



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 marzo 2014
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0190 (COD)**

**6642/14
ADD 1 REV 1**

**CODEC 454
ENV 154
ENT 52**

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo (AL + D) = Dichiarazioni

Dichiarazioni della Commissione

1. Testo della dichiarazione della Commissione: obiettivo per il 2025

Nell'effettuare la valutazione dell'impatto di un obiettivo per il 2025 la Commissione esaminerà l'adeguatezza di una serie di livelli di ambizione/tassi di riduzione, conformemente agli obiettivi climatici a lungo termine dell'UE e all'evoluzione della riduzione delle emissioni, di cui al considerando 7 del regolamento (UE) n. xxx/2013. Questa valutazione riguarderà il livello di ambizione auspicato dal Parlamento europeo, che è favorevole ad un obiettivo per il 2025 situato tra 68 g e 78 g CO₂/km, pari ad una riduzione del 4-6 % l'anno rispetto all'obiettivo del 2020. Nella valutazione dell'impatto si dovrà inoltre tenere conto di una serie di aspetti, fra cui gli obiettivi climatici a lungo termine, l'efficacia rispetto ai costi, la competitività, la disponibilità

delle tecnologie necessarie, l'equità sociale e la neutralità in termini di concorrenza. Qualsiasi conclusione tratta dalla valutazione di impatto sul livello adeguato di ambizione per un obiettivo del 2025 dovrà trovare un giusto equilibrio tra gli effetti possibili in tutti i settori esaminati.

2. Testo della dichiarazione della Commissione: WLTP

La Commissione sostiene risolutamente i lavori in corso nel quadro dell'UNECE che mirano a fissare il termine ultimo per l'operatività del WLTP per i nuovi tipi di veicoli al 1° gennaio 2017. I lavori all'UNECE sono a buon punto e la Commissione intende recepire il nuovo ciclo di prova e le procedure di prova nel diritto dell'UE nel 2014.

3. Testo della dichiarazione della Commissione sulla procedura di adozione di atti di esecuzione

La Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13) ricorrere sistematicamente alla deroga ivi prevista all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Il ricorso a tale disposizione deve rispondere a una necessità specifica di derogare alla regola di principio secondo la quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non è espresso alcun parere. Dato che si tratta di un'eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), dello stesso paragrafo non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato.

Dichiarazione comune di Belgio, Danimarca e Paesi Bassi

Poiché è della massima importanza fornire una certa prevedibilità ai costruttori di autovetture, il Belgio, la Danimarca e i Paesi Bassi sostengono l'adozione del "*regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO2 delle autovetture nuove*" chiedendo nel contempo un adattamento in tempo utile del livello di ambizione in linea con la "*tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050*" (COM (/2011) 0112 definitivo) e l'attuazione quanto prima di un ciclo di prova riveduto e di procedure di prova corrispondenti al fine di riflettere meglio le emissioni dei veicoli in condizioni reali.