

**REGOLAMENTO (UE) N. 253/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 26 febbraio 2014**

**che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(3)</sup> la Commissione deve, a condizione che risulti fattibile, riesaminare le modalità per conseguire l'obiettivo di 147 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2020, comprese le formule stabilite all'allegato I di tale regolamento e le deroghe previste ivi all'articolo 11. È opportuno che detto regolamento sia quanto più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.

(2) Dato il nesso esistente tra emissioni di CO<sub>2</sub> e consumo di carburante, la definizione delle modalità per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri potrebbe contribuire altresì a ridurre, in maniera economicamente efficace, il consumo di carburante e i costi correlati per i proprietari di tali veicoli.

<sup>(1)</sup> GU C 44 del 15.2.2013, pag. 109.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 14 gennaio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'11 febbraio 2014.

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

(3) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 147 g CO<sub>2</sub>/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO<sub>2</sub> in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(4)</sup>, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

(4) In base all'analisi tecnica effettuata per la valutazione d'impatto, le tecnologie necessarie a conseguire l'obiettivo di 147 g CO<sub>2</sub>/km sono disponibili e le necessarie riduzioni possono essere ottenute a un costo inferiore a quello stimato nella precedente analisi tecnica effettuata preliminarmente all'adozione del regolamento (UE) n. 510/2011. Inoltre è diminuito anche il divario tra l'attuale media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi e l'obiettivo di 147 g CO<sub>2</sub>/km. Pertanto è stata confermata la possibilità di conseguire tale obiettivo entro il 2020.

(5) Visti l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori risultante dal rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili ogni anno di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.

(6) La procedura per la concessione di una deroga ai piccoli costruttori dovrebbe essere semplificata al fine di consentire una maggiore flessibilità riguardo ai termini da applicare ad una domanda di deroga da parte di tali produttori e alla decisione della Commissione di accordare detta deroga.

(7) Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire indicazioni riguardo alle modifiche che è opportuno apportare al regolamento (UE) n. 510/2011 nel periodo successivo al 2020. Tali indicazioni dovrebbero essere basate su una valutazione del tasso di riduzione necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie efficaci sotto il profilo dei costi,

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione dovrebbe, entro il 2015, riesaminare tali aspetti e presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esito del proprio riesame. La relazione dovrebbe includere, se del caso, proposte di modifica del regolamento (UE) n. 510/2011 in relazione alla fissazione degli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo successivo al 2020, compresa l'eventuale definizione di obiettivi realistici e raggiungibili per il 2025, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che dovrebbe considerare il mantenimento della competitività dell'industria e del relativo indotto, perseguito nel contempo una chiara traiettoria di riduzione delle emissioni in linea con gli obiettivi climatici a lungo termine dell'Unione. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione dovrebbe assicurare che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza, nonché socialmente eque e sostenibili.

- (8) Le emissioni di gas a effetto serra connesse all'approvvigionamento energetico, alla produzione di veicoli e al loro smaltimento rappresentano componenti significative dell'attuale impronta globale di carbonio relativa al trasporto su strada e la loro importanza è probabilmente destinata ad aumentare notevolmente in futuro. È pertanto opportuno intraprendere azioni politiche per orientare i costruttori affinché adottino soluzioni ottimali che tengano conto, in particolare, delle emissioni di gas a effetto serra connesse alla produzione di energia fornita ai veicoli, ad esempio l'elettricità e l'energia da combustibili alternativi, e per garantire che tali emissioni a monte non intacchino i vantaggi relativi al miglioramento del consumo energetico di esercizio dei veicoli perseguito dal regolamento (UE) n. 510/2011.
- (9) A norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 510/2011, la Commissione deve pubblicare una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile e sulla loro utilizzazione in quanto parametri di utilità per determinare gli obiettivi per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, come espressi nella formula di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011. Sebbene tali dati siano disponibili e il loro uso potenziale sia stato preso in esame nella valutazione d'impatto, la conclusione raggiunta è che sia economicamente più vantaggioso mantenere la massa del veicolo in ordine di marcia come parametro di utilità per l'obiettivo 2020 dei veicoli commerciali leggeri.
- (10) È opportuno privilegiare il metodo che prevede di stabilire l'obiettivo sulla base di una relazione lineare tra l'utilità del veicolo commerciale leggero e il suo obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, espresso secondo la formula stabilita all'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011, in quanto ciò consente di mantenere la diversità del mercato dei veicoli commerciali leggeri e la capacità dei costruttori di rispondere alle differenti esigenze dei consumatori, evitando così distorsioni ingiustificate della

concorrenza. È tuttavia opportuno adeguare detto approccio al fine di tener conto dei più recenti dati disponibili sulle immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi.

- (11) Nella valutazione di impatto la Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e l'utilizzazione dell'impronta in quanto parametro di utilità nella formula di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011. Sulla base di detta valutazione la Commissione ha concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 debba essere la massa.
- (12) A norma del regolamento (UE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>, la Commissione ha l'obbligo di procedere a una valutazione d'impatto per il riesame delle procedure di prova al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il regolamento (UE) n. 510/2011 estende il riesame delle procedure di misurazione per includere i veicoli commerciali leggeri. È necessario modificare il «nuovo ciclo di guida europeo» (NEDC) attualmente utilizzato per assicurare che sia rappresentativo delle condizioni di guida reali e per evitare che le emissioni reali di CO<sub>2</sub> e il consumo reale di carburante siano sottostimati. È opportuno convenire il prima possibile una nuova, più realistica e affidabile procedura di prova. Il lavoro in questa direzione sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure — WLTP*) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora stato ultimato. Per assicurare un maggiore allineamento delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> indicate per le nuove autovetture e per i nuovi veicoli commerciali leggeri al loro effettivo valore in normali condizioni di utilizzo, è opportuno che la procedura WLTP sia applicata quanto prima. In considerazione di tale contesto, l'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011 stabilisce per il 2020 limiti di emissione misurati in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 e all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione<sup>(2)</sup>. Quando le procedure di prova saranno modificate, i limiti stabiliti all'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011 dovrebbero essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per costruttori e categorie di veicoli. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe svolgere un solido studio di correlazione tra il NEDC e i nuovi cicli di prova WLTP al fine di garantirne la rappresentatività rispetto alle condizioni di guida reali.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

- (13) Nell'ottica di garantire che le emissioni mondiali effettive siano adeguatamente prese in considerazione e che i valori di CO<sub>2</sub> misurati siano rigorosamente comparabili, la Commissione dovrebbe assicurare una precisa definizione degli elementi della procedura di prova che incidono in maniera significativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate, al fine di evitare il ricorso alle flessibilità del ciclo di prova da parte dei costruttori. Si dovrebbero affrontare le divergenze tra valori di emissioni di CO<sub>2</sub> registrati in sede di omologazione ed emissioni dei veicoli in vendita, anche prendendo in considerazione una procedura di prova relativa alla conformità in servizio, che dovrebbe assicurare prove indipendenti di un campione rappresentativo di veicoli in vendita, nonché modi per far fronte ai casi di comprovata divergenza sostanziale tra emissioni di CO<sub>2</sub> in sede di ispezione e in sede di omologazione iniziale.
- (14) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la definizione delle modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 510/2011,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

**Articolo 1**

Il regolamento (UE) n. 510/2011 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 147 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, e tecnologie innovative.»;

- 2) all'articolo 2, è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile.»;

- 3) all'articolo 11, paragrafo 3, l'ultima frase è soppressa;

- 4) l'articolo 12 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si considerano i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o di una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici innovativi").

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione dell'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO<sub>2</sub>/km.»;

- b) al paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«2. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate sono conformi a quanto disposto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:»;

- 5) l'articolo 13 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria dei veicoli commerciali leggeri e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.»;

- b) il paragrafo 6 è così modificato:

i) il secondo comma è soppresso;

ii) il quarto comma è sostituito dai due commi seguenti:

«La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (\*). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, al fine di adeguare le formule stabilite all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata in conformità al primo comma, garantendo nel contempo un rigore analogo delle prescrizioni in termini di riduzione per i costruttori e i veicoli di utilità diversa nell'ambito delle vecchie e nuove procedure di prova.

(\*) Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).»;

6) all'articolo 14 è aggiunto il paragrafo seguente:

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 26 febbraio 2014

*Per il Parlamento europeo*  
Il presidente  
M. SCHULZ

*Per il Consiglio*  
Il presidente  
D. KOURKOULAS

«2 bis. Qualora il comitato di cui al paragrafo 1 non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.»;

7) all'allegato I, punto 1, è aggiunta la lettera seguente:

«c) a decorrere dal 2020:

$$\text{emissioni specifiche indicative di } \text{CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M<sub>0</sub> = valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 5

a = 0,096.».

## Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.