

IT

IT

IT



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 12.1.2010
COM(2009)713 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

**Monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove nell'UE:
dati relativi al 2008**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove nell'UE: dati relativi al 2008

1. INTRODUZIONE

In conformità dell'articolo 9 della decisione (CE) 1753/2000¹, la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio relazioni annuali basate sui dati del monitoraggio comunicati dagli Stati membri. La presente relazione riguarda i dati di monitoraggio relativi al 2008.

La definizione delle attività di monitoraggio e di comunicazione di cui al regolamento (CE) n. 443/2009² sostituisce quella stabilita in base alla decisione n. 1753/2000/CE. L'articolo 15 del regolamento (CE) 443/2009 abroga la decisione (CE) 1753/2000 ad eccezione degli articoli 4, 9 e 10, con effetto dal 1° gennaio 2010 e fino alla data di presentazione al Parlamento europeo della relazione sul monitoraggio dei dati per il 2009.

2. EVOLUZIONE DELLA SITUAZIONE PER QUANTO RIGUARDA LE AUTOVETTURE NUOVE

2.1. Qualità dei dati e loro elaborazione

Nel 2008 26 Stati membri hanno presentato i loro dati conformemente alla decisione (CE) n. 1753/2000, ad eccezione della Bulgaria, che non ha presentato alcun dato. Ciò tuttavia non dovrebbe comportare alterazioni importanti delle emissioni medie per via del numero relativamente ridotto di immatricolazioni. Per alcuni Stati membri si è resa necessaria una rielaborazione manuale dei dati a causa dell'impiego di carburanti non appartenenti alle tipologie convenute e della gestione di autovetture non note, nonché a seguito dell'applicazione del fattore di correzione e della presenza di altri dati poco plausibili. Tali questioni sono state trattate nell'ambito della procedura di valutazione dei dati e sono state risolte positivamente senza rilevanti perdite di dati. Posto che non tutti gli Stati membri sono considerati per tutti gli anni in esame, è opportuno essere cauti nell'analisi delle serie temporali. È stato fatto il possibile per presentare serie coerenti, ma è possibile tuttavia che le tendenze presentino delle discontinuità dovute al perfezionamento della metodologia e del monitoraggio.

Rispetto alle relazioni degli anni precedenti, i dati aggregati della presente relazione si riferiscono a tutti i carburanti (in precedenza erano riportati solo i dati che riguardavano benzina e diesel) e ai dati delle emissioni di CO₂; diversamente dalle relazioni precedenti, non è stato applicato un coefficiente correttivo dello 0,7%. Questo coefficiente dello 0,7% era stata applicato nella valutazione dei progressi compiuti dalle associazioni dei costruttori

¹ Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove, GU L 202 del 10.8.2000.

² 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, GU L 140 del 5.6.2009;

automobilistici, ACEA, JAMA e KAMA, per compensare la modifica alle procedure di prova avvenuta dopo che le stesse associazioni avevano assunto impegni volontari³. Questi impegni sono stati superati dal regolamento (CE) n. 443/2009 e, pertanto, non è più necessario effettuare alcun monitoraggio dei progressi compiuti dalle associazioni in merito agli impegni assunti. Per ragioni di continuità con le relazioni precedenti, la sezione 2.4 riporta i dati suddivisi per associazione di costruttori.

Nella relazione sul monitoraggio sono inclusi per la prima volta dati inerenti alle autovetture che utilizzano carburanti alternativi, in ragione dell'aumento della quota di mercato di questi veicoli e per una migliore qualità dei dati in questione. Sono comprese le seguenti categorie di carburanti: gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale,, alimentazione elettrica, idrogeno, *dual fuel* (alimentazione duale), benzina-bioetanolo, benzina-GPL, benzina-gas naturale. Vi sono inoltre veicoli riportati alla categoria 'Altri'.

2.2. Emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove

Le emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2008 sono state pari a 153,5 g CO₂/km. Il dato riflette una riduzione del 3,3%, ovvero 5,2 grammi per chilometro, rispetto all'anno precedente (158,7 g CO₂/km nel 2007), e rappresenta il calo relativo di emissioni specifiche più significativo dall'inizio del programma di monitoraggio. Per quanto tale riduzione possa attribuirsi parzialmente all'insorgere della crisi economica, i dati indicano che non c'è stata una sostanziale riduzione del parco auto, dato che la potenza media è rimasta invariata e la massa è scesa solo leggermente raggiungendo il livello registrato nel 2006. Sia i veicoli a benzina che quelli a diesel mostrano, rispetto al 2007, un miglioramento equivalente a 5 grammi per chilometro. Dal 2000 i veicoli a benzina hanno registrato un miglioramento dell'11% mentre quelli diesel solo del 6%. D'altro canto, sempre dal 2000, i veicoli a carburante alternativo (AFV) hanno registrato un miglioramento pari al 34% e la loro quota di mercato, nel 2008, è pressoché raddoppiata rispetto all'anno precedente. I veicoli AFV costituiscono, allo stato attuale, l'1,3% delle immatricolazioni di autovetture nuove.

Tabella 1: Emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove per tipo di carburante

g CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tutti i carburanti	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,5
Benzina	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6
Diesel	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,1
Carb. alter.	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0

Tabella 2: Tipo di carburante in percentuale rispetto alle autovetture nuove

%	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Benzina	68,9%	64,0%	59,2%	55,5%	51,9%	50,7%	49,4%	47,3%	47,3%
Diesel	31,0%	35,9%	40,7%	44,4%	47,9%	49,1%	50,3%	51,9%	51,4%
Carb. alter.	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,7%	1,3%

³ Per maggiori informazioni in merito alla correzione dello 0,7% è possibile consultare il COM(2002) 693 definitivo e il COM(2004) 78 definitivo.

Tabella 3: Emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove per Stato membro

g CO₂/km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Austria	168,0	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1
Belgio	166,5	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8
Cipro					173,4	173,0	170,1	170,3	165,6
Rep. ceca					154,0	155,3	154,2	154,2	154,4
Danimarca	175,7	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4
Estonia					179,0	183,7	182,7	181,6	177,4
Finlandia	181,1	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9
Francia	163,6	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1
Germania	182,2	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8
Grecia	180,3	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8
Ungheria					158,5	156,3	154,6	155,0	153,4
Irlanda	161,3	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8
Italia	155,1	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7
Lettonia					192,4	187,2	183,1	183,5	180,6
Lituania					187,5	186,3	163,4	176,5	170,1
Lussemburgo	176,7	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5
Malta					148,8	150,5	145,9	147,8	146,9
Paesi Bassi	174,2	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	157,9
Polonia					154,1	155,2	155,9	153,7	153,1
Portogallo	169,2		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2
Romania								154,8	156,0
Slovacchia						157,4	152,0	152,7	150,1
Slovenia					152,7	157,2	155,3	156,3	155,9
Spagna	159,2	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2
Svezia	200,0	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9
Regno Unito	185,4	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2

Grafico 1: Evoluzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove per tipo di carburante (UE-27)

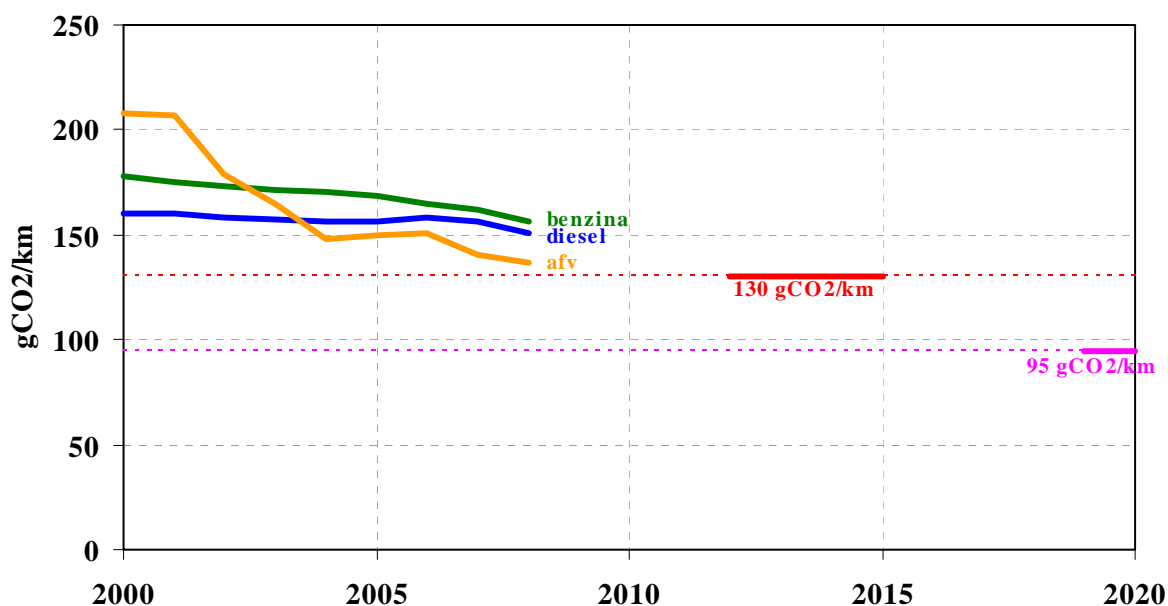


Tabella 4: Emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove ripartite per area

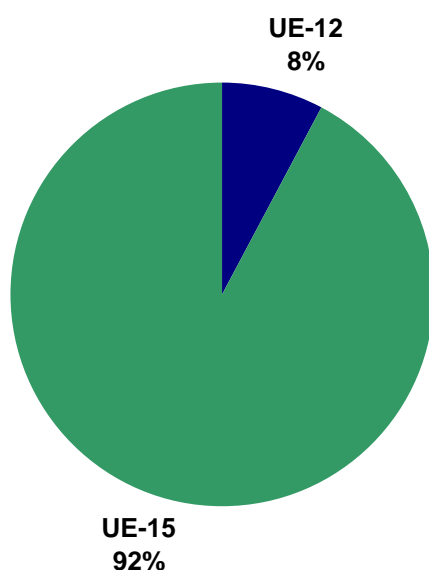
	UE-15			UE-10			UE-25 / UE-27 ⁴		
	Tutti i carbur.	Benzina	Diesel	Tutti i carbur.	Benzina	Diesel	Tutti i carbur.	Benzina	Diesel
2005	162,6	168,8	156,5	158,1	159,2	155,3	162,4	168,1	156,5
2006	161,5	165,4	157,9	157,3	157,9	155,8	161,3	164,9	157,9
2007	158,8	161,9	156,4	157,7	158,0	156,9	158,7	161,6	156,3
2008	153,3	156,5	151,0	155,5	155,7	155,2	153,5	156,6	151,1

Negli Stati membri dell'UE-15 nel 2008 è stata registrata la maggior parte delle immatricolazioni di autovetture nuove. La differenza tra le emissioni di CO₂ dei veicoli a benzina dell'UE-15 e dell'UE-10 è passata da circa 10 grammi nel 2005 a meno di 1 grammo nel 2008, grazie alla riduzione delle emissioni di CO₂ al chilometro delle autovetture nuove nell'UE-10. D'altro canto, le emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove alimentate con

⁴ L'UE-15 comprende: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Grecia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito. L'UE-10 comprende: Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovenia e Repubblica slovacca. L'UE-25 include l'UE-15 e l'UE-10. L'UE-27 include l'UE-25, la Romania e la Bulgaria. Tuttavia, a causa della mancanza di dati, la Bulgaria non rientra attualmente nell'UE-27 per tutti gli anni in esame e la Romania non è compresa per il 2005 e il 2006.

diesel vendute nell'UE-15 sono inferiori alle emissioni del parco auto dello stesso tipo vendute nell'UE-10. Mentre nel periodo 2005-2006 le autovetture nuove a diesel dell'UE-15 producevano in media 1-2 grammi per chilometro in più rispetto all'UE-10, nel 2008 le stesse auto hanno prodotto in media nell'UE-15 oltre 4 grammi di CO₂ in meno dei veicoli nuovi dell'UE-10. In totale, per la prima volta dall'inizio del monitoraggio sulle emissioni prodotte da autovetture nuove, le auto immatricolate nell'UE-15 nell'anno 2008 producono emissioni di CO₂ inferiori a quelle registrate per le auto nuove nell'UE-10.

Grafico 2: Immatricolazioni di autovetture nuove nell'anno 2008 ripartite per area



2.3. Altre caratteristiche dei veicoli: potenza e cilindrata del motore e massa del veicolo

Nel periodo tra il 2007 e il 2008 la potenza media delle autovetture nuove si è mantenuta costante, diversamente dagli anni precedenti durante i quali aveva continuato ad aumentare. L'incremento della potenza media dei veicoli a benzina risulta essere molto più lento, nel corso del tempo, dello stesso aumento riferibile ai veicoli alimentati a diesel. Per quanto riguarda la potenza media dei veicoli AFV, i dati del 2008 confermano la tendenza al calo registrata negli anni antecedenti.

Tabella 5: Potenza media del motore delle autovetture nuove, per tipo di carburante

kW	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tutti i carb.	x ⁵	x ⁵	77	79	80	81	83	84	84
Benzina	x ⁵	x ⁵	75	76	76	76	77	77	77
Diesel	80	86	81	82	83	85	89	90	90
Alter. fuel	68	75	77	74	69	69	69	61	61

Il lento calo della cilindrata media delle autovetture nuove ha subito nel 2008 una leggera accelerazione e ha registrato la diminuzione più significativa dall'inizio dell'attività di presentazione delle relazioni.

Tabella 6: Cilindrata media delle autovetture nuove, per tipo di carburante

cm³	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tutti i carb.	1691	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1719	1690
Benzina	1520	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1546	1518
Diesel	1984	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1880	1856
Carb. altern.	1432	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387

Dopo essere costantemente aumentata negli anni precedenti, per la prima volta la massa media delle autovetture nuove è scesa fino a raggiungere il livello del 2006. La massa è diminuita solo leggermente per i veicoli a benzina e a diesel. D'altra parte, i veicoli AFV sono diventati in media più leggeri di 34 kg e la loro massa media è attualmente molto vicina a quella dei veicoli a benzina. Nella tabella non sono riportati i dati anteriori al 2004 a seguito di problemi noti, riguardanti Stati membri che hanno presentato relazioni in quel periodo. Per consultare i dati antecedenti al 2004 e per ottenere maggiori precisazioni sull'origine dei dati sulla massa, nonché per consultare le altre note in materia, si veda la Tabella 2 nell'allegato della precedente relazione COM(2009) 9 definitivo.

Tabella 7: Massa media delle autovetture nuove, per tipo di carburante

kg	2004	2005	2006	2007	2008
Tutti i carb.	1347	1356	1372	1379	1373
Benzina	1237	1235	1238	1235	1228
Diesel	1463	1479	1501	1510	1508

⁵ dato escluso a causa di cifre poco plausibili trasmesse da Stati membri.

Carb. altern.	1415	1404	1392	1271	1237
---------------	------	------	------	------	------

Tabella 8: Massa media delle autovetture nuove, per Stato membro

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Austria	1290	1314	1335	1426	1432	1435	1449	1445	1431
Belgio	1250	1288	1319	1361	1375	1396	1407	1423	1425
Cipro					1205	1277	1316	1354	1372
Rep. ceca					1704	1242	1247	1261	1275
Danimarca	1253		1306	1325	1327	1324	1328	1370	1320
Estonia					1349	1408	1433	1465	1456
Finlandia	1753	1752	1759	1336	1355	1381	1401	1437	1442
Francia	1221	1254	1280	1305	1327	1341	1349	1375	1387
Germania	1310	1332	1352	1381	1408	1412	1424	1433	1425
Grecia	1186	1172	1223	1262	1277	1287	1304	1314	1311
Ungheria					1182	1203	1237	1264	1288
Irlanda	1133	1248	1276	1265	1314	1341	1372	1441	1440
Italia	1586	1604	1632	1649	1259	1277	1294	1287	1285
Lettonia					1452	1445	1468	1502	1498
Lituania					1433	1448	1483	1481	1467
Lussemburgo	1826	1834	1851	1442	1471	1487	1504	1498	1490
Malta									1317
Paesi Bassi	1221	1260	1264	1301	1314	1337	1332	1350	1323
Polonia					1181	1242	1271	1304	1260
Portogallo			1229	1254	1295	1329	1352	1365	1352
Romania								1268	1286
Slovacchia						1174			
Slovenia					1246	1305	1316	1340	1350
Spagna	1137	1266	1725	1317	1335	1374	1395	1416	1400
Svezia	1423	1448	1454	1472	1467	1470	1488	1503	1488
Regno Unito		1347	1356	1392	1387	1374	1390	1394	1380

2.4. Dati di monitoraggio per associazione di costruttori

Per ragioni di continuità con le relazioni precedenti, i dati di questa sezione sono presentati in funzione delle associazioni dei costruttori automobilistici. Nel 2008 le emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove registrano un calo che ha riguardato tutte le associazioni. Rispetto al 2007, l'ACEA registra una diminuzione delle emissioni di 4,7 grammi, la JAMA di 5,8 grammi e la KAMA di 10,5 grammi.

Tabella 9: Emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove per associazione

g CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,3
JAMA	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,5	154,8
KAMA	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,4	161,3	150,8

Mentre la massa media delle autovetture nuove prodotte da ACEA nel 2008 non si è discostata dal livello registrato nel 2007, le nuove auto di produzione JAMA e KAMA sono diminuite rispettivamente di 20 e 52 kg.

Tabella 10: Massa media delle autovetture nuove per associazione di costruttori

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	1351	1369	1418	1406	1355	1365	1379	1386	1385
JAMA	1308	1379	1375	1380	1310	1309	1322	1335	1315
KAMA	1295	1366	1447	1454	1298	1340	1381	1371	1319

Gli effetti dell'attuale crisi finanziaria e della recessione economica si riflettono nel minor numero di autovetture nuove immatricolate nel 2008, che rivela un decremento dell'8%, se confrontato con il 2007. Il numero di immatricolazioni di auto nuove corrisponde grosso modo a quello registrato quattro o cinque anni fa.

Tabella 11: Numero di autovetture nuove immatricolate per associazione di costruttori (in migliaia)

'000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	10 864	11 088	11 602	11 481	12 163	12 024	12 114	12 401	11 509
JAMA	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 234	2 001
KAMA	415	322	325	427	630	737	714	757	665
Altre ⁶	17	50	71	70	58	39	26	27	24
Totale ⁷	12 838	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 419	14 199

⁶ comprendente autovetture nuove non identificate (veicoli per i quali degli Stati membri non hanno effettuato correttamente la trasmissione delle informazioni richieste).

⁷ numero di autovetture immatricolate secondo gli Stati membri dell'UE che hanno presentato la relazione.