



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.8.2006
COM(2006) 463 definitivo

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

**Attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle
autovetture: sesta relazione annuale sull'efficacia della strategia**

{SEC(2006) 1078}

1. INTRODUZIONE

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante¹ si fonda su tre pilastri: gli impegni dell'industria automobilistica a migliorare il consumo di carburante delle auto², l'etichettatura sul risparmio di carburante delle autovetture³ e l'incentivo all'efficienza dei carburanti tramite misure fiscali. In base all'articolo 9 della decisione n. 1753/2000/CE⁴, la Commissione è tenuta a presentare relazioni annuali al Parlamento europeo e al Consiglio sull'efficacia della strategia in base ai dati sul monitoraggio presentati dagli Stati membri⁵.

La presente comunicazione riguarda il monitoraggio del 2004 e i riesami avviati in quell'anno. In base agli impegni assunti, KAMA ha rivisto il potenziale aggiuntivo di riduzione del CO₂ al fine di *“avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012”* (l'ACEA e la JAMA avevano già proceduto in tal senso nel 2003, secondo gli impegni che avevano sottoscritto). Inoltre, a norma dell'articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE, nella relazione annuale, per l'anno dell'obiettivo intermedio 2004, KAMA doveva indicare se le riduzioni conseguite erano dovute a misure tecniche adottate dai costruttori o ad altri fattori, quali i cambiamenti nel comportamento dei consumatori (non collegati alle misure tecniche adottate dai costruttori). Infine, l'impegno volontario sottoscritto da KAMA prevede l'obbligo di effettuare, sulla base dei dati relativi al 2004, un *“riesame principale”* comune con la Commissione (riesami analoghi sono già stati effettuati con ACEA e JAMA alla luce dei dati del 2003, come previsto negli impegni assunti dalle due associazioni).

2. EVOLUZIONE DELLE EMISSIONI MEDIE DI CO₂ DEL PARCO AUTO NUOVO NELL'UE-25 NEL 2004

2.1. Progressi compiuti rispetto agli impegni assunti dall'industria automobilistica (UE-15)

Gli impegni assunti dalle associazioni di costruttori automobilistici di Europa, Giappone e Corea – primo e principale pilastro della strategia – sono finalizzati a ottenere emissioni medie di CO₂ del parco auto nuovo totale dell'UE-15⁶ pari a 140 g CO₂/km⁷ entro il 2008

¹ COM(95) 689 definitivo e conclusioni del Consiglio del 25.6.1996.

² Tali impegni sono stati sottoscritti dalle associazioni di costruttori automobilistici europea (Associazione europea dei costruttori di automobili - ACEA), giapponese (Associazione giapponese dei costruttori di automobili - JAMA) e coreana (Associazione coreana dei costruttori di automobili - KAMA).

³ Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove, GU L 12 del 18.1.2000.

⁴ Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove, GU L 202 del 10.8.2000.

⁵ Per maggiori informazioni sulla strategia comunitaria, consultare anche il sito: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁶ Poiché gli impegni riconosciuti dalla Commissione europea nel 1999-2000 sono stati sottoscritti quando l'UE aveva solo 15 Stati membri, l'ambito geografico è limitato all'UE-15.

⁷ Misurati secondo le disposizioni della direttiva 93/116/CE, modificata.

(per l'ACEA) ed il 2009 (per JAMA e KAMA). Tali obiettivi devono essere conseguiti principalmente attraverso innovazioni tecnologiche riguardanti le varie caratteristiche delle autovetture e cambiamenti del mercato collegati a tali innovazioni.

2.1.1. Progressi complessivi realizzati dalle tre associazioni di costruttori automobilistici nel 2004

Ogni anno i servizi della Commissione e le tre associazioni di costruttori hanno preparato e approvato relazioni comuni di monitoraggio, allegate alla presente comunicazione. I principali risultati ottenuti nel periodo di riferimento 1995-2004 sono i seguenti (cfr. anche tabella 1):

- nel 2004 le emissioni medie specifiche di CO₂ delle autovetture nuove erano pari a 161 g CO₂/km per l'ACEA (che rimane all'avanguardia), 168 g CO₂/km per KAMA e 170 g CO₂/km per JAMA⁸ (cfr. tabella 1 in allegato); rispetto al 1995, ACEA ha ridotto le emissioni medie specifiche di CO₂ delle autovetture di 24 g CO₂/km (pari al 13%), JAMA di 26 g CO₂/km (o 13,3%) e KAMA di 29 g CO₂/km (corrispondente al 14,7%);
- rispetto al 2003 tutte e tre le associazioni hanno ridotto, nel 2004, le emissioni specifiche medie di CO₂ delle loro automobili immatricolate per la prima volta sul mercato dell'UE: ACEA di circa l'1,2%, JAMA di circa l'1,2% e KAMA del 6,1% circa; dal 1995 i miglioramenti nell'efficienza del consumo di carburante delle autovetture diesel sono chiaramente superiori rispetto a quelli delle auto a benzina e il costante aumento della percentuale di veicoli diesel nel mercato delle autovetture di nuova immatricolazione dell'UE-15 ha apportato un contributo importante ai progressi globali ottenuti fino ad ora (cfr. tabella 3)⁹; questa tendenza impone di migliorare ancora le prestazioni delle autovetture diesel per quanto riguarda le emissioni di inquinanti atmosferici, come la Commissione ha proposto di recente nella proposta EURO5¹⁰;
- nel 2004 ACEA e JAMA hanno mantenuto l'andamento ininterrotto di riduzione delle emissioni di CO₂, anche se le prestazioni più recenti sono inferiori rispetto alle riduzioni annue ottenute nei primi anni del loro impegno; va ricordato, tuttavia, che ACEA aveva raggiunto l'obiettivo intermedio previsto per il 2003 già nel 2000 e da allora si trova nel margine inferiore di tale fascia; dal 2002 JAMA si trova all'interno della fascia dell'obiettivo intermedio; KAMA ha fatto registrare progressi estremamente significativi, raggiungendo l'obiettivo intermedio fissato per il 2004 di 165-170 g CO₂/km;
- per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g CO₂/km è necessario uno sforzo supplementare e un aumento della percentuale media annua di riduzione di tutte e tre le associazioni; partendo dall'ipotesi che si registri un tasso costante di miglioramento per l'intero periodo 1995-2008/2009, tale riduzione dovrebbe corrispondere a circa 3,5 g CO₂/km l'anno, cioè un 2% circa annuo. Negli anni che rimangono fino al 2008-2009 la riduzione annua dovrà essere, in media, del 3,3% per ACEA, del 3,5% per JAMA e del 3,3% per KAMA. Fin dall'inizio era previsto che il tasso medio di riduzione sarebbe stato superiore negli ultimi

⁸ Dal 2001 i dati inseriti presentano una correzione dello 0,7% che tiene conto dei cambiamenti nel ciclo di prova.

⁹ Anche gli incentivi fiscali per il diesel esistenti nella maggior parte degli Stati membri hanno verosimilmente contribuito all'aumento delle autovetture diesel sul mercato e dunque alla riduzione delle emissioni medie specifiche di CO₂ correlata.

¹⁰ COM(2005) 683 definitivo.

anni; si nota, tuttavia, che i divari da colmare, espressi in termini di prestazioni annue richieste, si sono ulteriormente ampliati nel 2004 (cfr. tabella 2) e ciò desta preoccupazione. La Commissione continuerà a monitorare da vicino i risultati ottenuti dalle associazioni dei costruttori nell'ambito degli impegni assunti.

Complessivamente le emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove immatricolate nel 2004 in tutti i quindici Stati membri sono risultate inferiori a quelle del 1995 e degli anni intermedi (cfr. figura 1 dell'allegato). Va tuttavia ricordato che i tassi di riduzione variano da paese a paese¹¹.

2.1.2. *Il “riesame principale” di KAMA e le attività in merito all'articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE*

Gli impegni volontari a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture di nuova immatricolazione contengono l'obbligo di procedere a un “riesame principale” in base ai dati relativi al 2003 (per ACEA e JAMA) e del 2004 (per KAMA). Tale riesame comprenderà “... i risultati relativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ fino a tutto il 2003/2004, nonché un confronto tra la media dei risultati ottenuti dal parco autovetture in quell'anno rispetto ai risultati previsti”. Esso dovrà inoltre tenere conto del fatto che, prevedibilmente, “... La riduzione delle emissioni di CO₂ non seguirà un andamento regolare; esso sarà infatti determinato dai tempi di commercializzazione dei carburanti adeguati, nonché dai tempi di messa a punto delle nuove tecnologie e dei nuovi prodotti e dalla loro penetrazione nel mercato. Si prevede quindi che l'andamento della riduzione sarà inizialmente più lento, per diventare in seguito più rapido”.

L'articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE affronta alcuni di questi problemi in quanto prescrive che: “...Nelle relazioni per gli anni degli obiettivi intermedi e per gli anni dell'obiettivo finale è indicato se le riduzioni sono dovute a misure tecniche adottate dai costruttori o ad altri fattori, quali i cambiamenti nel comportamento dei consumatori.”

Dato che le valutazioni eseguite nell'ambito del “riesame principale” e a norma dell'articolo 10 sono in parte coincidenti, la Commissione e le associazioni dei costruttori hanno svolto valutazioni comuni. La precedente comunicazione annuale¹² riguardava i “riesami principali” del 2003 di ACEA e JAMA e le relative valutazioni di cui all'articolo 10. La presente comunicazione riguarda unicamente il riesame 2004 di KAMA e si incentra su due domande cruciali:

- (1) Ci sono stati eventuali ostacoli che hanno impedito a KAMA di rispettare l'impegno preso o che l'hanno portata ad ottenere risultati meno brillanti?
- (2) La riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ da parte delle autovetture nuove è dovuta anche a fattori diversi dagli sviluppi tecnologici?

Le risposte a queste due domande sono fondamentali per stabilire se le riduzioni delle emissioni di CO₂ osservate fino a tutto il 2004 debbano essere calcolate per intero ai fini del mantenimento degli impegni.

¹¹ Per il 1995 non è possibile fornire cifre per la Grecia e la Finlandia per la mancanza di dati.

¹² COM(2005) 269 definitivo.

La valutazione comune è giunta alle seguenti conclusioni (per maggiori dettagli cfr. la relazione comune con KAMA in allegato): la riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ è stata in massima parte ottenuta grazie ad innovazioni tecnologiche; tutti gli impegni e le ipotesi applicabili contenuti nell'impegno di KAMA in materia di CO₂ sono stati conseguiti e l'ambiente in cui stanno lavorando i membri dell'associazione non ha impedito a KAMA di realizzare il proprio impegno. In sintesi, KAMA e la Commissione concludono che, nel corso del periodo 1995-2004, l'associazione ha rispettato tutti gli obblighi contenuti nei suoi impegni. Nonostante la difficile situazione economica che ha affrontato nei primi anni del periodo di impegno, l'industria automobilistica coreana ha dato un contributo alla strategia dell'UE di riduzione delle emissioni di CO₂ e alla realizzazione degli obiettivi di Kyoto, come previsto dall'impegno sottoscritto.

Questi dati mettono in evidenza un altro aspetto dell'attuazione della strategia e cioè l'impatto limitato che hanno avuto finora le misure adottate nell'ambito degli altri due pilastri della strategia, ovvero l'etichettatura e gli incentivi fiscali (punti 3 e 4).

2.1.3. Riesame di KAMA sulla possibilità di avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km

Come previsto nell'impegno sottoscritto, nel dicembre 2004 KAMA ha presentato i risultati del proprio "riesame sul potenziale aggiuntivo di riduzione del CO₂ al fine di avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012". Nel suo documento KAMA afferma di disporre del potenziale tecnologico necessario per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 grazie ad un insieme di progressi a livello di tecnologie convenzionali e ad una notevole diffusione di veicoli ibridi (25,3%), ma sottolinea che, a suo parere, ciò comporterebbe "un onere finanziario eccessivo sia per KAMA che per i consumatori". Riduzioni di CO₂ equivalenti all'obiettivo comunitario potrebbero essere conseguite con un'efficacia dei costi superiore adottando una strategia integrata che coinvolga l'industria automobilistica ed altri soggetti, comprese le autorità pubbliche, le società petrolifere e i produttori di carburanti, gli automobilisti ecc.

In effetti, oltre ai tre pilastri della strategia varie altre soluzioni potrebbero dare un contributo alla strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri. Alla luce di questo documento e dei documenti trasmessi da ACEA e JAMA nel 2003, la Commissione ha deciso di procedere, nel 2005-2006, a un riesame della strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Sulla base dell'obiettivo comunitario esistente di raggiungere emissioni medie del parco auto di nuova immatricolazione pari a 120 g CO₂/km, la Commissione riesaminerà le alternative possibili che consentano di ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, previo svolgimento di una valutazione d'impatto e tenuto conto dei lavori del gruppo ad alto livello CARS21. Il riesame rientrerà nell'ambito del programma europeo per il cambiamento climatico (ECCP). A tal fine la Commissione intende presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una comunicazione sul riesame della strategia nella seconda metà del 2006.

2.2. Emissioni medie di CO₂ del parco auto di nuova immatricolazione nell'UE-25 per il 2004

Separatamente dall'esercizio comune di monitoraggio del 2004 e dopo l'allargamento dell'UE, per la prima volta nel 2004 sono stati resi disponibili dati sulle emissioni di CO₂ del parco auto di nuova immatricolazione relativi alla maggior parte dei nuovi Stati membri (escluse la Slovacchia e Malta che non hanno fornito dati nel 2004). La tabella che segue presenta la situazione nell'UE-15, nell'UE-10 e nell'UE-25.

Carburante	Dati 2004 sul monitoraggio nell'UE-15		Dati 2004 sul monitoraggio nell'UE-10 ¹³		Dati 2004 sul monitoraggio nell'UE-25 ¹³	
	Immatricolazioni	g CO ₂ /km	Immatricolazioni	g CO ₂ /km	Immatricolazioni	g CO ₂ /km
Benzina	7 001 245	170	533 665	158	7 534 910	169
Diesel	6 787 834	155	168 284	151	6 956 118	155
Benzina + diesel	13 789 079	163	701 949	156	14 491 028	162

Vale la pena di sottolineare che, rispetto all'UE-15, le emissioni medie di CO₂ nell'UE-10 sono inferiori del 4% circa e che il numero complessivo di immatricolazioni nell'UE-10 rappresenta appena il 5% circa delle immatricolazioni dell'UE-15. Inoltre, mentre i veicoli diesel costituiscono oggi quasi il 50% delle nuove immatricolazioni nell'UE-15, essi rappresentano meno del 25% nell'UE-10¹³.

2.3. Qualità dei dati

La decisione n. 1753/2000/CE (nota anche come “decisione sul meccanismo di controllo”) è stata adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 30 agosto 2000. A partire dal 2002 i dati raccolti a norma della decisione sono stati utilizzati come dati ufficiali per monitorare il rispetto degli impegni volontari. In precedenza il monitoraggio avveniva sulla base dei dati forniti dalle associazioni stesse.

Questa transizione a livello di set di dati, che si è tradotta in una discontinuità tra le serie di dati fornite dalle associazioni e i dati ufficiali dell'UE, ha anche evidenziato minime discrepanze di minor entità. Negli ultimi anni si è tentato di individuare i motivi alla base delle differenze osservate e di migliorare la qualità dei dati. Nel complesso, le tre associazioni ritengono soddisfacenti i dati ufficiali relativi all'UE-15 e il divario rispetto ai dati trasmessi dall'industria è assai limitato. Continuerà l'impegno a migliorare la qualità dei dati in collaborazione con gli Stati membri, al fine di renderli più accurati e rappresentativi della situazione esistente nell'UE-15 e nell'UE-25.

¹³ COM(2005) 269 definitivo.

3. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/94/CE

Tutti gli Stati membri hanno notificato i provvedimenti di recepimento della direttiva 1999/94/CE¹⁴ relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove. Per l'attuazione della direttiva 2003/73/CE della Commissione, mancano ancora le notifiche sul recepimento di Austria e Grecia. In base alle relazioni degli Stati membri sull'attuazione della direttiva 1999/94/CE, nel 2004 è stato realizzato uno studio¹⁵ su incarico della Commissione finalizzato a valutare l'efficacia di questa normativa e le possibili opportunità di miglioramento. Dai risultati dello studio, presentati all'inizio del 2005 ai soggetti interessati, è emerso che, in generale, la direttiva sembra essere scarsamente efficace, posto che non si è potuto rilevare un impatto significativo sulle decisioni dei consumatori. Le opzioni più promettenti per migliorare l'attuale normativa e sensibilizzare così maggiormente i consumatori alle problematiche dei consumi di carburante e delle emissioni di CO₂ riguardano l'introduzione di classi di efficienza energetica sull'etichetta e una maggiore armonizzazione nella presentazione della stessa.

Partendo da questa analisi e nell'ambito del riesame generale della strategia finalizzata a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, nel 2006 la Commissione valuterà la necessità di presentare una proposta di modifica nell'intento di incrementare l'efficacia della direttiva.

4. ATTIVITÀ SULLE MISURE FISCALI

Nel 2002 la Commissione ha adottato una comunicazione¹⁶ sulla tassazione delle autovetture nell'Unione europea. La comunicazione conteneva svariate strategie di intervento per il futuro e mirava ad avviare un'ampia consultazione con gli Stati membri, il Parlamento europeo, l'industria automobilistica e altri importanti soggetti interessati. A seguito della consultazione, nel luglio 2005 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva¹⁷ in materia di tasse sulle autovetture che aveva, tra i suoi obiettivi, quello di imporre agli Stati membri nei quali esistevano tali imposte di inserire un elemento che tenesse conto del CO₂ nel calcolo dell'imposta stessa, onde incentivare l'acquisto di automobili efficienti sotto il profilo del carburante.

5. ALTRI PROVVEDIMENTI CONNESSI

Il Consiglio "Ambiente" del 10 ottobre 2000 ha chiesto alla Commissione di studiare e mettere a punto misure di riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dai veicoli

¹⁴ GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.

¹⁵ *Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars*, ADAC per la Commissione europea, relazione finale, marzo 2005, scaricabile dal sito: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

¹⁶ COM(2002) 431 definitivo.

¹⁷ COM(2005) 261 definitivo.

commerciali leggeri (noti anche come veicoli “N1”¹⁸) e dagli impianti di climatizzazione installati sulle automobili¹⁹.

Per quanto riguarda i veicoli N1, la direttiva 2004/3/CE²⁰ prevede la misura delle emissioni di CO₂ e la trasmissione delle rispettive informazioni per questa categoria di veicoli. La Commissione ha inoltre avviato un contratto sulla preparazione di misure di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli N1²¹. Per quanto riguarda i sistemi mobili di condizionamento dell’aria, la Commissione ha inoltre avviato un contratto per elaborare una procedura di valutazione dell’impatto di tali sistemi sul consumo di carburante²².

La Commissione valuterà il potenziale di riduzione delle emissioni di gas serra dei veicoli N1 e degli impianti mobili di condizionamento dell’aria nell’ambito dell’approccio integrato adottato per il riesame della strategia di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (cfr. punto 2.1.3).

6. CONCLUSIONI

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e migliorare il rendimento energetico mira a portare la media delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità a 120 g CO₂/km entro il 2010 al più tardi. Nel 2004 la media raggiunta nell’UE-15 è stata di 163 g CO₂/km²³ rispetto ai 186 g CO₂/km del 1995, l’anno preso come riferimento dalla strategia comunitaria, pari a una riduzione del 12,4%. Le valutazioni effettuate nell’ambito dell’“importante riesame” e a norma dell’articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE mostrano che, nel periodo 1998-2004, ACEA, JAMA e KAMA hanno rispettato tutti gli obblighi fissati nei rispettivi impegni. Grazie a tale risultato l’industria automobilistica ha apportato un contributo significativo alla strategia dell’UE per la riduzione delle emissioni di gas serra e agli obiettivi comunitari di riduzione sottoscritti a Kyoto.

Per centrare l’obiettivo finale di 140 g CO₂/km fissato negli impegni tutte e tre le associazioni devono intensificare i loro sforzi. Alla luce delle relazioni comuni allegate al presente documento, la Commissione riconosce che tutte le tre associazioni hanno riconfermato la

¹⁸ Per “veicoli N1” s’intendono i veicoli adibiti al trasporto merci, di peso non superiore a 3,5 tonnellate.

¹⁹ Il Consiglio “Ambiente” del 10 ottobre 2000 concludeva quanto segue:

“Nel settore dei trasporti il Consiglio chiede alla Commissione di studiare e mettere a punto misure nei seguenti settori, tenendo conto del tasso di aumento delle emissioni dovute al settore dei trasporti, nonché della necessità di riflettere i costi sociali e ambientali di ciascun modo di trasporto, come sottolineato anche nella relazione al Consiglio europeo di Helsinki:

- riduzione delle emissioni di CO₂ provenienti dai veicoli e segnatamente misure intese a ridurre le emissioni di CO₂ provenienti dai veicoli commerciali leggeri;

- riduzione di tutte le emissioni di gas a effetto serra provenienti dagli impianti di climatizzazione installati su veicoli”.

²⁰ Direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N1, GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36.

²¹ *Measuring and preparing reduction measures for CO₂ emissions from N1 vehicles*, TNO per la Commissione europea, dicembre 2004, consultabile sul sito:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

²² *Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment*, TNO per la Commissione europea, luglio 2005, consultabile al seguente indirizzo:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

²³ Cifra basata sui dati ufficiali UE.

ferma determinazione a fare del loro meglio per mantenere gli impegni sottoscritti. Rispetto agli anni precedenti, tuttavia, ACEA e JAMA non sono state in grado di dare garanzie più precise di poter conseguire l'obiettivo dei 140 g CO₂/km entro il 2008 (ACEA) ed entro il 2009 (JAMA), nonostante la scadenza si stia ormai avvicinando. KAMA ha ottenuto una riduzione significativa nel 2004, confermando di non aver motivo di dubitare del mantenimento degli impegni assunti²⁴. La Commissione ribadisce l'importanza di raggiungere l'obiettivo di 140 g CO₂/km, che ritiene a portata di mano e nei confronti del quale l'industria si è impegnata. Sottolinea inoltre la necessità di continuare a svolgere attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione riguardanti sistemi più efficienti di propulsione e ausiliari (compresi gli impianti mobili di condizionamento dell'aria) per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, onde abbassarne i costi e migliorarne le prestazioni, in particolare in termini di efficienza e durabilità globali.

I documenti contenenti le posizioni di ACEA, JAMA e KAMA²⁵ sui rispettivi riesami circa la possibilità di arrivare a conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 indicano che le associazioni ritengono necessaria una strategia integrata piuttosto che un'attenzione esclusiva per la tecnologia automobilistica: secondo le associazioni concentrarsi solo sulla tecnologia automobilistica "danneggerebbe gravemente la competitività futura e la redditività dell'industria automobilistica europea e indebolirebbe l'economia dell'UE" (ACEA).

La Commissione ha deciso di procedere, nel 2005-2006, a un riesame della strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Per centrare l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km, dopo aver proceduto a una valutazione d'impatto e tenuto conto dei lavori del gruppo ad alto livello CARS21, la Commissione riesaminerà le soluzioni disponibili, comprese quelle legislative, onde ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Il riesame rientrerà nell'ambito del programma europeo per il cambiamento climatico (ECCP) e la Commissione intende presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una comunicazione sul riesame della strategia nella seconda metà del 2006.

²⁴ Occorre ricordare che il Consiglio aveva invitato la Commissione a "...presentare immediatamente proposte anche legislative da prendere in considerazione qualora risultasse, sulla base del monitoraggio e previa consultazione con le associazioni, che una o più associazioni non onorano gli impegni assunti" (conclusioni del Consiglio dell'ottobre 1999).

²⁵ 2003 per ACEA e JAMA, 2004 per KAMA.

Allegato

Tabella 1: Emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove per tipo di carburante, per associazione e nell'UE-15

	CO ₂ (g/km)										Variazione 1995-2004 [%]
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	2004 ⁽³⁾	
ACEA											
Benzina	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6%
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1%
Tutti i carburanti⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	-13%
JAMA											
Benzina	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5%
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9%
Tutti i carburanti⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	-13,3%
KAMA											
Benzina	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9%
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8%
Tutti i carburanti⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	-14,7%
UE-15⁽²⁾											
Benzina	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1%
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4%
Tutti i carburanti⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4%

(1) Solo veicoli a benzina e a diesel; gli altri carburanti e veicoli non identificati a livello statistico non dovrebbero incidere in maniera rilevante su queste medie.

(2) Le nuove autovetture commercializzate nell'UE-15 da costruttori che non hanno sottoscritto gli impegni non dovrebbero incidere in maniera rilevante sulla media dell'UE-15.

(3) I dati relativi al 2001-2004 sono corretti dello 0,7% per adattarli al cambiamento del ciclo di guida. Per il 2002-2004 si utilizzano i dati ufficiali dell'UE-15.

N.B.: I dati relativi all'ACEA contenuti nella presente comunicazione comprendono la Rover/MG. Poiché tuttavia la Rover/MG – che inizialmente rientrava nell'impegno nell'ambito della BMW- non fa più parte dell'ACEA, quest'ultima ha dichiarato che non può assumersi alcuna responsabilità per quanto riguarda i risultati della Rover rispetto al CO₂ fino al 2008.

Tabella 2: Conseguitamento dell'obiettivo di 140 g CO₂/km nel 2008-2009

	UE-15		Divario rispetto all'obiettivo di 140 g CO ₂ /km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Totale		Per anno	
			% dal 2004 al 2008-2009	g CO ₂ /km dal 2004 al 2008-2009	% dal 2004 al 2008-2009	g CO ₂ /km dal 2004 al 2008-2009
ACEA – tutti i carburanti	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA – tutti i carburanti	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA – tutti i carburanti	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*La cifra relativa al 1995 si basa sui dati presentati dall'associazione; **la cifra del 2004 si basa sui dati ufficiali dell'UE-15.

Figura 1: Emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove nell'UE-15, nell'UE-10 e negli Stati membri nel 1995 e nel 2004 (medie ponderate basate sui dati per veicoli diesel e a benzina; i dati relativi al 1995 sono forniti dalle associazioni; i dati relativi al 2004 sono quelli ufficiali dell'UE e sono corretti dello 0,7% per adattarli al cambiamento del ciclo di guida; per il 1995 non sono disponibili i dati relativi a Grecia, Finlandia ed UE-10; per il 2004 non sono disponibili dati per Slovacchia e Malta)

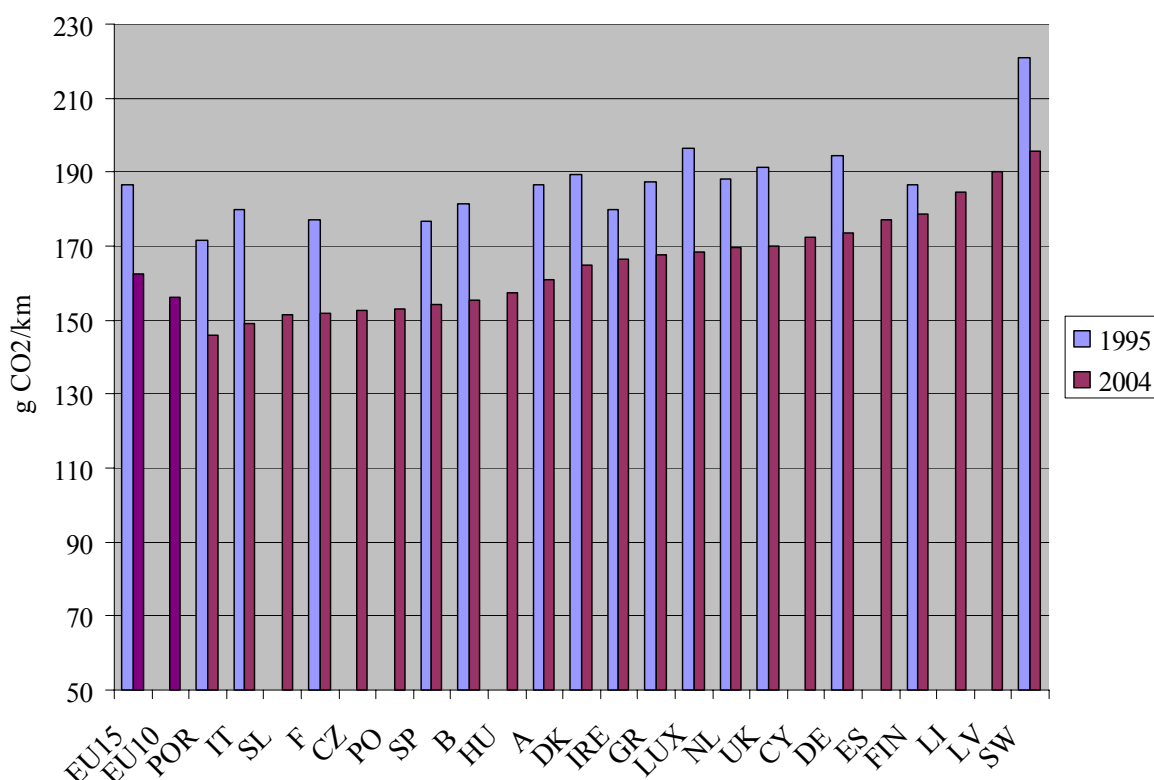


Tabella 3: Tendenze nella composizione del parco autovetture di nuova immatricolazione per ogni associazione e nell'UE-15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variazione 1995-2004 (2)
Benzina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	45,4%	-28
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	51,9%	27,9
Carburanti totali (3)	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	11 533 323	11 668 101	13,9%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variazione 1995-2004 (2)
Benzina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	65,6%	-16,5
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	30,9%	21,4
Carburanti totali (3)	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	1 703 960	1 843 728	49,4%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variazione 1995-2004 (2)
Benzina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	69,5%	-18,4
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	26,4%	24,8
Carburanti totali (3)	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	427 341	589 542	249%
UE-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variazione 1995-2004 (2)
Benzina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	49,6%	-24,9
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	48,1%	25,9
Carburanti totali(3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	13 664 624	14 101 371	21,1%

(1) Le autovetture nuove immesse sul mercato UE da produttori che non hanno sottoscritto gli impegni in esame non influenzano la media in modo significativo.

(2) La variazione nel periodo 1995-2004 del numero di autovetture diesel e a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per ciascun tipo di carburante rispetto al numero totale di immatricolazioni. La variazione del numero totale di autovetture corrisponde all'aumento o alla diminuzione del numero totale di immatricolazioni e corrisponde inoltre all'aumento del numero di immatricolazioni nell'UE-15 nel periodo considerato.

(3) I totali comprendono i veicoli non identificati nelle statistiche ed i veicoli che impiegano "altri carburanti".

(4) La cifra relativa al 2002-2004 si basa sui dati ufficiali dell'UE-15.

ALLEGATO (SEC(2006) 1078)

- (1) Verifica dell'impegno dell'ACEA sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture (2004), relazione comune dell'Associazione europea dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 25.11.2005.
- (2) Verifica dell'impegno della JAMA sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture (2004), relazione comune dell'Associazione giapponese dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 25.11.2005
- (3) Verifica dell'impegno della KAMA sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture (2004), relazione comune dell'Associazione coreana dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 25.11.2005.

Gli allegati sono disponibili esclusivamente in lingua inglese.