

**IT**

**IT**

**IT**



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.6.2005  
COM(2005) 269 definitivo

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

**Attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture:  
Quinta relazione annuale sull'efficacia della strategia**

**{SEC(2005)826}**

## 1. INTRODUZIONE

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e migliorare il risparmio di carburante<sup>1,2</sup> si muove lungo tre direttrici; gli impegni dell'industria automobilistica a migliorare il risparmio di carburante<sup>3</sup>, l'etichettatura relativa al risparmio di carburante delle autovetture<sup>4</sup> e la promozione dell'efficienza dei consumi delle autovetture tramite opportune misure fiscali. In ossequio all'articolo 9 della decisione n. 1753/2000/CE<sup>5</sup>, la Commissione deve riferire ogni anno in merito all'efficacia della strategia<sup>6</sup>.

La strategia si fonda sugli impegni delle associazioni delle case automobilistiche europee, giapponesi e coreane di conseguire, entro il 2008/2009, un livello medio di emissioni di 140 g CO<sub>2</sub>/km (misurato a norma della direttiva 93/116/CE) per le autovetture di nuova immatricolazione. Tali impegni devono essere realizzati principalmente attraverso innovazioni tecnologiche relative alle varie caratteristiche delle autovetture e attraverso cambiamenti del mercato collegati a tali innovazioni.

Tenuto conto delle altre due direttrici della strategia, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno stabilito che, entro il 2010, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture non superino l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Nel 2003 sono state intraprese, o avviate, le procedure di riesame previste elencate in seguito.

In ossequio agli impegni, nel 2003, ACEA e JAMA hanno riesaminato la possibilità di ridurre ulteriormente le emissioni di CO<sub>2</sub>, *"...per avvicinarsi sempre più all'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012..."*

Ai sensi dell'articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE, nelle relazioni annuali, per l'anno dell'obiettivo intermedio 2003, è indicato se le riduzioni conseguite da ACEA e JAMA sono 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). Da ultimo, gli impegni volontari sottoscritti da ACEA e JAMA contengono l'obbligo di effettuare, sulla base dei dati relativi al 2003, un importante riesame comune.

Nella presente comunicazione sono discusse le questioni illustrate in precedenza e alcune altre ad esse correlate.

---

<sup>1</sup> COM(95) 689 def.

<sup>2</sup> Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996.

<sup>3</sup> Impegni specifici sono stati assunti dalle associazioni delle case automobilistiche europea (*European Automobile Manufacturers Association* - ACEA), giapponese (*Japan Automobile Manufacturers Association* - JAMA) e coreana (*Korea Automobile Manufacturers Association* - KAMA).

<sup>4</sup> Direttiva 1999/94/CE relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove.

<sup>5</sup> Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove.

<sup>6</sup> Per informazioni sulla strategia comunitaria consultare anche il sito web: [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm)

## 2.       **PROGRESSI COMPIUTI RISPETTO AGLI IMPEGNI ASSUNTI DALL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA**

La Commissione ed ogni singola associazione elaborano e concordano ogni anno una "relazione comune". Tali relazioni sono pubblicate parallelamente alla presente comunicazione come documenti SEC (cfr. allegato).

I principali risultati ottenuti nel periodo di riferimento 1995-2003 sono i seguenti:

- prendendo in considerazione i dati ufficiali degli Stati membri nel 2003, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle automobili sono pari a 163 g/km per ACEA, 172 g/km per JAMA e 179 g/km per KAMA. Se si considerassero le cifre fornite da ACEA, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tale associazione sarebbero pari a 161 g/km. (cfr. tabella 1 nell'allegato);
- rispetto al 1995 le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> si sono ridotte di 22 g/km o dell'11,9% per ACEA (24 g/km o il 13,0% se si utilizzano i dati forniti da ACEA), di 24 g/km o del 12,2% per JAMA e di 18 g/km o del 9,1% per KAMA;
- rispetto al 2002 tutte e tre le associazioni hanno ridotto le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle loro automobili immatricolate per la prima volta sul mercato dell'UE (ACEA dell'1,2% circa<sup>7</sup>, JAMA dell'1,0% circa e KAMA del 2,2% circa<sup>8</sup>). Dal 1995 i miglioramenti nell'efficienza del consumo di carburante delle autovetture diesel sono chiaramente superiori rispetto a quelli delle autovetture a benzina e il costante aumento della percentuale di veicoli diesel nel mercato degli autoveicoli di nuova immatricolazione nell'UE ha apportato un contributo importante ai progressi ottenuti fino ad ora;
- JAMA e ACEA hanno compiuto buoni progressi, ma le prestazioni di ACEA e JAMA per il 2003 sono inferiori a quelle degli anni iniziali. Va ricordato, tuttavia, che ACEA aveva raggiunto l'obiettivo intermedio previsto per il 2003 già nel 2000 ed attualmente si trova nel margine inferiore di tale fascia. Dal 2002 JAMA si trova all'interno della fascia dell'obiettivo intermedio. Si può ritenere che entrambe le associazioni siano sulla buona strada;
- i progressi di KAMA sono ancora insufficienti, anche se si nota un leggero recupero negli ultimi tre anni. Esiste il rischio concreto che KAMA non raggiunga l'obiettivo intermedio di 165-170 g/km per il 2004, dato che rimane un solo anno per colmare il divario di 9 g/km. Tale fallimento potrebbe mettere in forse l'intero meccanismo relativo al CO<sub>2</sub><sup>9</sup>. KAMA ha, tuttavia, ribadito il suo impegno a rispettare gli obiettivi. In tale contesto, il

---

<sup>7</sup> Questo valore di riduzione è basato sui dati ACEA per il 2002 e 2003. Se si prendessero in considerazione i dati ACEA per il 2002 e i dati ufficiali dell'UE per il 2003 non vi sarebbe alcuna riduzione. Si può comunque presumere che ciò sia principalmente dovuto a modifiche della base dati. Se si confrontano i dati ufficiali dell'UE relativi al 2002 e al 2003, la percentuale di riduzione risulta praticamente identica a quella riscontrata con l'utilizzo delle cifre ACEA.

<sup>8</sup> Tutti i dati relativi al 2001, 2002 e al 2003 sono corretti dello 0,7 % per tenere conto delle modifiche al ciclo di prova.

<sup>9</sup> Va ricordato che il Consiglio ha 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 del 12 ottobre 1999).

fatto che KAMA abbia compiuto i maggiori progressi nel 2003 ed abbia immesso sul mercato un'autovettura con un valore di emissione inferiore a 120 g/km costituisce una buona notizia;

- per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g/km di CO<sub>2</sub> è necessario uno sforzo supplementare e un aumento della percentuale media annua di riduzione di tutte e tre le associazioni. In media tale percentuale dovrà essere del 2% circa, pari a circa 3,5 g/km all'anno per l'intero periodo 1995-2008/9. Negli anni che rimangono fino al 2008/9 la riduzione dovrà essere, in media, del 2,8% per ACEA, del 3,1% per JAMA e del 3,6% per KAMA. Fin dall'inizio era previsto che il tasso medio di riduzione sarebbe stato superiore negli ultimi anni; si nota, tuttavia, che i divari da colmare, espressi in termini di prestazioni annuali richieste, si stanno allargando (cfr. tabella 2 dell'allegato).

Complessivamente le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove immatricolate nel 2003 in tutti gli 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 paese<sup>10</sup>.

Nel periodo di riferimento tutte le associazioni hanno aumentato la percentuale dei modelli diesel sul totale delle autovetture vendute (cfr. tabella 3). Ciò fa insorgere alcune preoccupazioni circa gli inquinanti regolamentati. Nel 2003 un numero sempre maggiore di produttori ha dichiarato di voler dotare le proprie autovetture diesel di un filtro antiparticolato. La Commissione ha avviato i lavori per fissare i valori limite delle emissioni EURO 5 che entreranno in vigore intorno all'anno 2010. È prevedibile che, tra le altre misure adottate, saranno inaspriti i limiti per le emissioni di particelle. Quando si affronta la questione di un'ulteriore incremento delle vetture diesel nel parco delle autovetture dell'UE si deve tenere conto di tali sviluppi.

### **3. ATTUAZIONE DELLA DECISIONE N. 1753/2000/CE**

La cosiddetta “decisione sul meccanismo di controllo” è entrata in vigore 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.

Tuttavia, con la disponibilità di dati ufficiali dell'UE si è palesata una discontinuità rispetto alle serie di dati precedenti e il cambiamento della fonte ha messo in luce alcune lievi discrepanze tra i dati stessi. Nel 2003 si è tentato di individuare i motivi alla base delle differenze osservate. Nel complesso le differenze tra i dati ufficiali e i dati forniti dalle associazioni sono estremamente limitate, vale a dire circa l'1% o meno. Ciononostante si continuerà a lavorare sulla qualità e si prevede che, a lungo termine, le differenze tra i dati diminuiranno.

---

<sup>10</sup> Non sono disponibili dati relativi a Grecia e Finlandia per il 1995.

#### 4. “RIESAME PRINCIPALE” E LAVORO SULL’ARTICOLO 10 DELLA DECISIONE N. 1753/2000/CE

Gli impegni volontari a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture di nuova immatricolazione contengono l’obbligo di procedere a un “riesame principale” in base ai dati relativi al 2003 (dati del 2004 per KAMA). Tale riesame principale comprenderà “...i risultati relativi alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino a tutto il 2003, nonché un confronto tra la media dei risultati ottenuti dal parco autovetture nel 2003 rispetto ai risultati previsti”. Esso dovrà inoltre tenere conto del fatto che, prevedibilmente, “La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 ACEA e JAMA, rispettivamente, hanno svolto valutazioni comuni. La valutazione è completata da un contratto di servizi<sup>11</sup> e verte su due domande fondamentali:

- (1) Si è rilevata la presenza di ostacoli che hanno impedito ad ACEA o JAMA di rispettare i rispettivi impegni o che ne hanno pregiudicato le prestazioni?
- (2) La riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> da parte delle nuove autovetture è stata provocata anche da fattori diversi dagli sviluppi tecnologici?

Le risposte a queste due domande sono fondamentali per stabilire se le riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> osservate fino a tutto il 2003 debbano essere calcolate per intero ai fini del mantenimento degli impegni.

Le valutazioni comuni sono pervenute alle seguenti conclusioni:

- (a) le riduzioni delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sono state conseguite in larga misura grazie agli sviluppi tecnologici. Le modifiche di mercato osservate non hanno influenzato le emissioni di CO<sub>2</sub> in modo significativo. È comunque particolarmente difficile distinguere le modifiche di mercato provocate dalla tecnologia da quelle dovute ad altri fattori, quali il comportamento generale dei consumatori, la situazione economica, i prezzi dei carburanti, le misure fiscali, le informazioni a disposizione dei consumatori, principalmente per due motivi: le modifiche di mercato osservate nel periodo 1995-2003 sono relativamente minime e gli sviluppi tecnologici relativi al CO<sub>2</sub> hanno interessato praticamente tutte le categorie di veicoli.

---

<sup>11</sup> Centro aerospaziale tedesco - Istituto per la ricerca sui trasporti: “Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO<sub>2</sub> emissions from M1 vehicles”(Preparazione del riesame 2003 degli impegni dei costruttori di auto di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli M1).

- (b) Tutte gli impegni pertinenti in materia di CO<sub>2</sub> assunti da ACEA e JAMA nei documenti d'impegno sono stati rispettati e, in alcuni casi, superati.
- (c) Le ipotesi elencate da ACEA e JAMA nei rispettivi impegni sono state rispettate e il contesto nel quale agiscono i loro membri non ha impedito ad ACEA e JAMA di rispettare i loro impegni.
- (d) ACEA e JAMA attirano l'attenzione su numerosi punti importanti per il conseguimento dell'obiettivo di 140 g di CO<sub>2</sub>/km.

In sintesi, ACEA, JAMA e la Commissione concludono che, nel corso del periodo 1998-2003, le due associazioni hanno rispettato tutti gli obblighi contenuti nei loro impegni.

È importante evidenziare che tali risultati mettono in luce un altro aspetto dell'attuazione della strategia: l'impatto trascurabile delle misure adottate nell'ambito delle altre due direttrici - l'etichettatura e le misure fiscali.

Le conclusioni comuni del lavoro "riesame principale"/articolo 10 sono allegate alle rispettive relazioni comuni di ACEA e JAMA.

## **5. VALUTAZIONE DA PARTE DI ACEA E JAMA DELLA POSSIBILITÀ DI CONSEGUIRE L'OBIETTIVO DI 120 G/KM DEFINITO DALLA COMUNITÀ**

In base ai testi degli impegni e alle raccomandazioni della Commissione che approvano gli impegni stessi<sup>12</sup>, nel 2003 ACEA e JAMA "... *esamineranno la possibilità di ridurre ulteriormente le emissioni di CO<sub>2</sub>, allo scopo di avvicinarsi all'obiettivo stabilito dalla Comunità di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012*". Nel dicembre 2003 sia ACEA che JAMA hanno presentato i risultati del rispettivo riesame (come previsto, KAMA ha condotto il proprio riesame nel 2004). Nei documenti che illustrano la loro posizione, ACEA e JAMA sostengono che, sebbene la tecnologia per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012 sia potenzialmente disponibile, i costi correlati risulterebbero proibitivi. Si creerebbero inoltre gravi distorsioni del mercato ed effetti negativi sull'economia europea. Le due associazioni ritengono che sia possibile conseguire riduzioni di CO<sub>2</sub> equivalenti all'obiettivo comunitario 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, il settore agricolo, i clienti ecc. ACEA ha comunque indicato in via preliminare che, tra il 2008 e il 2012, attraverso miglioramenti nelle tecnologie automobilistiche, potrebbe risultare fattibile un'ulteriore riduzione del 5% delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> (equivalente a un obiettivo di circa 133 g CO<sub>2</sub>/km) da parte dei veicoli di nuova immatricolazione.

In effetti, oltre alle tre direttrici della strategia esistono numerose altre opzioni a sostegno della strategia comunitaria in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture. Nel complesso la Commissione intende conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km in "modo sostenibile", tenendo conto dei tre pilastri del Consiglio di Göteborg (ambiente, sviluppo sociale e sviluppo economico).

---

<sup>12</sup> Raccomandazioni 1999/125/CE, 2000/303/CE e 2000/304/CE della Commissione.

Alla luce di questi documenti che illustrano la posizione delle associazioni, la Commissione ha stabilito che è necessario procedere a una valutazione comune nella quale siano coinvolti la Commissione, le parti interessate, gli esperti nazionali e i consulenti, per affrontare due questioni cruciali:

- (1) i costi e il potenziale di riduzione delle tecnologie e delle altre misure per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- (2) una valutazione d'impatto degli scenari politici per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> da parte delle autovetture nell'UE.

A tal fine saranno condotte valutazioni di carattere tecnico ed economico con il supporto della modellazione al computer. I risultati di tale lavoro saranno inseriti in una valutazione d'impatto della Commissione che prenderà il via entro la metà del 2005. La Commissione intende presentare al Consiglio e al Parlamento europeo, entro la fine del 2005, una proposta per il raggiungimento dell'obiettivo di 120 g CO<sub>2</sub>/km elaborata sulla base dei risultati di tale valutazione.

## **6. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/94/CE**

Tutti gli Stati membri hanno recepito la direttiva 1999/94/CE<sup>13</sup> relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori. A norma dell'articolo 9, entro il 31 dicembre 2003 gli Stati membri dovevano presentare una relazione sull'efficacia della direttiva. La Commissione ha ricevuto 14 relazioni che sono attualmente in fase di valutazione. I risultati preliminari indicano che:

- in generale l'efficacia della direttiva sembra essere scarsa; non si può ancora osservare un impatto significativo sulle decisioni dei consumatori;
- un'eccezione a questo quadro generale sembra essere il sistema di rimborsi applicato nei Paesi Bassi nel 2002, che ha incontrato il favore dei consumatori ed ha dimostrato un impatto significativo sulle decisioni di acquisto degli autoveicoli.

Per migliorare l'efficacia della direttiva è probabile che la Commissione proponga di modificare la direttiva sulla base di tale valutazione.

## **7. ATTIVITÀ IN CAMPO FISCALE**

Nel 2002 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulle misure fiscali, in particolare la tassazione delle autovetture nell'Unione europea<sup>14</sup>. La comunicazione conteneva svariate strategie di intervento per il futuro e mirava ad avviare una consultazione con gli Stati membri, il Parlamento europeo, l'industria automobilistica e tutti gli altri importanti soggetti interessati. A seguito di tali consultazioni, la Commissione si trova nella fase finale della preparazione di una proposta legislativa che dovrebbe essere presentata nel giugno 2005.

---

<sup>13</sup> GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.

<sup>14</sup> COM(2002) 431 def.



## 8. ALTRE MISURE CORRELATE

Nelle conclusioni del Consiglio “Ambiente” del 10 ottobre 2000 si chiedeva alla Commissione di studiare misure per la riduzione delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri (VCL, in termini tecnici equivalenti ai veicoli N<sub>1</sub><sup>15</sup>) e dei sistemi mobili di condizionamento dell’aria utilizzati nelle autovetture<sup>16</sup>.

In relazione ai VCL, il Consiglio e il Parlamento hanno adottato la direttiva 2004/3/CE 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 N<sub>1</sub><sup>17</sup>. Tale direttiva fornisce informazioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di questa categoria di veicoli. La Commissione prosegue il suo lavoro in questo campo ed ha avviato un contratto per migliorare il metodo di misurazione della direttiva 80/1268/CEE modificata e per elaborare ulteriormente la valutazione delle strategie di intervento per ridurre le emissioni da parte dei veicoli di categoria N<sub>1</sub>.

La Commissione ha inoltre avviato un contratto in materia di sistemi mobili di condizionamento dell’aria per elaborare una procedura di misurazione caratterizzata da un buon rapporto costo-efficacia da inserire nella direttiva 80/1268/CEE o in qualsiasi altro documento ufficiale appropriato. La Commissione valuterà la questione attentamente dopo la conclusione del contratto.

## 9. CONCLUSIONI

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e migliorare il rendimento energetico mira a portare la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità a 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2010 al più tardi. Il valore specifico di CO<sub>2</sub>/km raggiunto nell’anno solare 2003 è di 164 g CO<sub>2</sub>/km<sup>18</sup>, contro i 186 g CO<sub>2</sub>/km del 1995, anno di riferimento della strategia comunitaria, vale a dire una riduzione di circa il 12%. Le valutazioni effettuate nell’ambito dell’“importante riesame” e a norma dell’articolo 10 della decisione n. 1753/2000/CE mostrano che, nel periodo 1998-2003, ACEA e JAMA hanno rispettato tutti gli obblighi fissati nei rispettivi impegni. Grazie a tale prestazione 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 CO<sub>2</sub>/km tutte e tre le associazioni devono intensificare i loro sforzi. A quanto risulta dalle relazioni comuni, la Commissione non ha ragione di

---

<sup>15</sup> I veicoli N<sub>1</sub> sono definiti come veicoli adibiti al trasporto merci di massa non superiore a 3,5 tonnellate.

<sup>16</sup> Il Consiglio “Ambiente” del 10 ottobre 2000 ha concluso 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 delle 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 CO<sub>2</sub> provenienti dai veicoli e segnatamente misure intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> provenienti dai veicoli commerciali leggeri;
- riduzione di tutte le emissioni di gas a effetto serra provenienti dagli impianti di climatizzazione installati su veicoli”.

<sup>17</sup> Direttiva 2004/3/CE, GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36.

<sup>18</sup> Cifra basata sui dati ufficiali dell’UE.

credere che JAMA non rispetterà gli impegni assunti. ACEA ha centrato l'obiettivo intermedio per il 2003 nel 2000 e ha espresso la sua ferma intenzione di mettere in atto tutti gli sforzi per rispettare il suo impegno relativo al CO<sub>2</sub>, ma non è più in grado di confermare la dichiarazione conclusiva contenuta nelle relazioni precedenti. La Commissione ribadisce l'importanza di centrare l'obiettivo che appare raggiungibile. La situazione di KAMA desta, invece, gravi preoccupazioni. Tali preoccupazioni sono state comunicate a KAMA che, da parte sua, ha confermato il suo impegno a conseguire gli obiettivi contenuti negli impegni.

Sebbene il recepimento della direttiva 1999/94/CE sia stato completato, i lavori sulla sua efficacia mettono in luce lacune significative. È evidente che se si vuole centrare l'obiettivo comunitario di 120 g/km entro il 2010 è necessario adottare misure al fine di rafforzare questa direttrice, così come quella delle misure fiscali.

I documenti contenenti le posizioni di ACEA e JAMA presentati nel 2003<sup>19</sup> e i risultati dei rispettivi riesami circa la possibilità di avanzare verso il conseguimento dell'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012 indicano che le associazioni non vedono alcuna possibilità di centrare tale obiettivo con efficienza ed efficacia dei costi attraverso misure tecniche. La Commissione effettuerà la sua valutazione e presenterà una proposta al Consiglio e al Parlamento europeo durante il secondo semestre del 2005.

La Commissione prosegue l'elaborazione delle misure per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri e dagli impianti mobili di condizionamento d'aria.

---

<sup>19</sup> 2003 per ACEA e JAMA, 2004 per KAMA.

## Allegato

**Tabella 1: Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove per tipo di carburante, per associazione e nell'Unione europea**

	CO <sub>2</sub> (g/km)									Variazione 95/03 [%] <sup>(4)</sup>
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>(3)</sup>	2002 <sup>(3)</sup>	2003 <sup>(3)</sup>	
<b>ACEA</b>										
Veicoli a benzina	188	186	183	182	180	177	172	172/171 <sup>(5)</sup>	171/170 <sup>(5)</sup>	-9,0 / -9,6% <sup>(6)</sup>
Veicoli diesel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 <sup>(5)</sup>	154/152 <sup>(5)</sup>	-12,5 / -13,6% <sup>(6)</sup>
<b>Tutti i carburanti<sup>(1)</sup></b>	<b>185</b>	<b>183</b>	<b>180</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>169</b>	<b>165</b>	<b>165/163<sup>(5)</sup></b>	<b>163/161<sup>(5)</sup></b>	<b>-11,9 / -13%<sup>(6)</sup></b>
<b>JAMA</b>										
Veicoli a benzina	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0%
Veicoli diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9%
<b>Tutti i carburanti<sup>(1)</sup></b>	<b>196</b>	<b>193</b>	<b>188</b>	<b>189</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>172</b>	<b>-12,2%</b>
<b>KAMA</b>										
Veicoli a benzina	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3%
Veicoli diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0%
<b>Tutti i carburanti<sup>(1)</sup></b>	<b>197</b>	<b>199</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>194</b>	<b>191</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>179</b>	<b>-9,1%</b>
<b>UE-15<sup>(2)</sup></b>										
Veicoli a benzina	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5%
Veicoli diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3%
<b>Tutti i carburanti<sup>(1)</sup></b>	<b>186</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>172</b>	<b>167</b>	<b>166</b>	<b>164</b>	<b>-11,8%</b>

- (1) Solo veicoli diesel e a benzina; gli altri carburanti e i veicoli non identificati nelle statistiche non influenzano presumibilmente le medie in modo significativo.
- (2) I nuovi autoveicoli immessi sul mercato UE da produttori che non hanno sottoscritto gli impegni in esame non influenzano presumibilmente la media UE in modo significativo.
- (3) Le cifre per il 2001, 2002 e il 2003 sono corrette dello 0,7% per il cambiamento nel ciclo di guida. Per il 2002 e il 2003 sono stati presi i dati trasmessi dagli Stati membri.
- (4) Le percentuali sono calcolate a partire dalle cifre relative al CO<sub>2</sub> non arrotondate.
- (5) La prima cifra è basata su dati trasmessi dagli Stati membri; la seconda cifra è basata su dati forniti da ACEA.
- (6) La prima cifra è basata sui dati per il 2003 trasmessi dagli Stati membri e su dati per il 1995 forniti da ACEA; la seconda cifra è basata esclusivamente su dati forniti da ACEA.
- (7) I dati relativi ad ACEA riportati nella presente comunicazione comprendono Rover/MG. Tuttavia, dato che Rover/MG, che inizialmente rientrava nell'impegno in quanto parte di BMW, non è più un membro ACEA, ACEA ha dichiarato che l'associazione non può assumersi alcuna responsabilità per le prestazioni di Rover in materia di CO<sub>2</sub> fino al 2008.

**Tabella 2: Raggiungimento dell'obiettivo di 140 g/km nel 2008/2009**

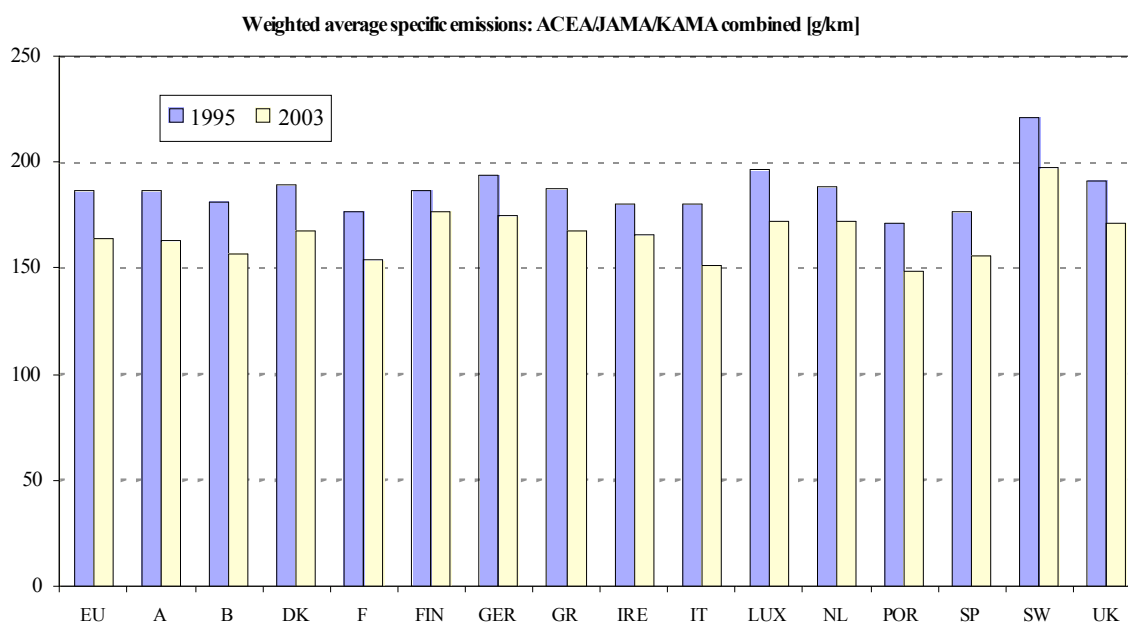
	Obiettivo 140 g/km: divario					
			Totale		Annuo	
	1995	2003	% dal 2003 al 2008/9	g/km dal 2003 al 2008/9	% dal 2003 al 2008/9	g/km dal 2003 al 2008/9
ACEA tutti i carburanti*	185	163/161	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA tutti i carburanti**	196	172	18,6	32	3,1	5,3
KAMA tutti i carburanti**	197	179	21,8	39	3,6	6,5

\* La prima cifra è basata su dati degli Stati membri; la seconda cifra è basata su dati ACEA

\*\*Basato su dati degli Stati membri

**Figura 1: Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove per tipo di carburante nell'UE e negli Stati membri nel 1995 e nel 2003 (medie ponderate basate sui dati per veicoli diesel e a benzina)<sup>20</sup>**

**Emissioni specifiche medie ponderate: ACEA/JAMA/KAMA combinate [g/km]**



Dati relativi al 1995 forniti dalle associazioni; per il 2003 sono riportati i dati ufficiali dell'UE  
I dati relativi al 2003 sono corretti dello 0,7% per adattarli al cambiamento del ciclo

<sup>20</sup>

La colonna UE 1995 non comprende i dati della Grecia e della Finlandia in quanto non erano disponibili dati sufficienti. Per 2003 questi due Stati membri sono inclusi.

**Tabella 3: Tendenze nella composizione del parco autoveicoli nuovi di ogni associazione e dell'UE**

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variazione '95-03' (2)
<b>Benzina</b>	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
<b>Diesel</b>	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
<b>Tutti i carburanti</b>	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variazione '95-03' (2)
<b>Benzina</b>	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
<b>Diesel</b>	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
<b>Tutti i carburanti</b>	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variazione '95-03' (2)
<b>Benzina</b>	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
<b>Diesel</b>	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
<b>Tutti i carburanti</b>	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
UE-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variazione '95-03' (2)
<b>Benzina</b>	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
<b>Diesel</b>	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
<b>Tutti i carburanti (3)</b>	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

(1) I nuovi autoveicoli immessi 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 1995-2003 del numero di autovetture diesel e a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per diverso 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 nel numero di immatricolazioni nell'UE a 15 nel periodo considerato.

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

(4) Per il 2002 e il 2003 sono stati considerati i dati forniti dagli Stati membri.

**ALLEGATO (SEC(2005)826)**

- (1) Controllo dell'impegno dell'ACEA sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture (2003), relazione comune dell'Associazione europea dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 5.10.2004
- (2) Controllo dell'impegno della JAMA sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture (2003), relazione comune dell'Associazione giapponese dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 5.10.2004
- (3) Controllo dell'impegno della KAMA sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture (2003), relazione comune dell'Associazione coreana dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 5.10.2004.

Gli allegati sono disponibili esclusivamente in lingua inglese.