

pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione di CO₂ rispetto a quelli che sarebbero offerti attraverso obiettivi di riduzione distinti stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e per la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico e dei costi del carburante.

- (5) Per promuovere la competitività dell'industria automobilistica europea, si dovrebbe ricorrere a sistemi di incentivazione quali il riconoscimento delle eco-innovazioni e la concessione di supercrediti.
- (6) Nella sue comunicazioni del 7 febbraio 2007 dal titolo «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri» e «Quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo (CARS 21)» la Commissione sottolineava che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km per le autovetture nuove.
- (7) Le due comunicazioni proponevano l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario medio di emissione di 120 g CO₂/km per le autovetture nuove e per i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità entro il 2012 grazie ad un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli e un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, con miglioramenti tecnologici di altra natura, compreso il miglioramento del consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri.
- (8) Le disposizioni finalizzate ad attuare l'obiettivo di emissione dei veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere compatibili con il quadro legislativo volto a realizzare gli obiettivi riguardanti le emissioni delle autovetture nuove di cui al 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 CO₂ dei veicoli leggeri⁽¹⁾.
- (9) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione di veicoli commerciali leggeri nuovi stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi. Tale quadro do-

vrebbe essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'Unione e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia o provvedimenti finalizzati a limitare la velocità dei veicoli commerciali leggeri.

- (10) Per salvaguardare la diversità del mercato dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri conformemente all'utilità del veicolo su base lineare. Un parametro opportuno per descrivere l'utilità è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza. Inoltre, i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È opportuno raccogliere dati su parametri alternativi di utilità, come l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata media per il passo) e il carico utile, onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità.
- (11) Il presente regolamento promuove attivamente l'eco-innovazione e tiene conto della futura evoluzione tecnologica che può promuovere la competitività a lungo termine dell'industria automobilistica europea e creare un maggior numero di posti di lavoro qualificati. Al fine di valutare sistematicamente i miglioramenti apportati dalle eco-innovazioni in termini di emissioni, la Commissione dovrebbe vagliare la possibilità di includere misure di eco-innovazione nella revisione delle procedure di prova di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del 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⁽²⁾, tenendo conto degli impatti tecnici ed economici di tale inclusione.
- (12) La direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, 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⁽³⁾ dispone già che la documentazione promozionale delle autovetture fornisca agli utenti finali i valori ufficiali relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ del veicolo. Nella sua raccomandazione 2003/217/CE, del 26 marzo 2003, sull'applicazione ad altri mezzi delle disposizioni della direttiva 1999/94/CE concernenti il materiale promozionale⁽⁴⁾, la Commissione ha ritenuto che questa disposizione si applicasse anche alla pubblicità. L'ambito di applicazione della direttiva 1999/94/CE dovrebbe pertanto essere esteso ai veicoli commerciali leggeri, in modo che la pubblicità di qualunque veicolo di tale categoria debba fornire agli utenti finali i valori

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 82 del 29.3.2003, pag. 33.

