

ufficiali relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo ufficiale di carburante del veicolo ove siano date informazioni in materia di energia o di prezzo, al più tardi entro il 2014.

- (13) Tenendo conto dei costi molto elevati connessi alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione per unità delle prime generazioni di tecnologie per veicoli a bassissime emissioni di carbonio da commercializzare dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, quest'ultimo intende accelerare e agevolare, in via temporanea, il processo di immissione sul mercato dell'Unione di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte nelle fasi iniziali della commercializzazione.
- (14) L'uso di taluni carburanti alternativi può offrire significative riduzioni di CO₂ calcolato «dal pozzo alla ruota». Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzo di taluni veicoli a carburante alternativo nel mercato dell'Unione.
- (15) Al più tardi entro il 1° gennaio 2012 e al fine di migliorare la raccolta dei dati sul consumo di carburante e la misurazione di tale consumo, la Commissione dovrebbe valutare se modificare la normativa in materia, allo scopo di inserirvi l'obbligo per i costruttori che chiedono l'omologazione per i veicoli della categoria N₁, come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ⁽¹⁾, di equipaggiare ciascun veicolo di un indicatore del consumo di carburante.
- (16) Per garantire la coerenza con il regolamento (CE) n. 443/2009 ed evitare abusi, l'obiettivo dovrebbe essere applicato ai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non sono stati precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione se non per brevi periodi.
- (17) La direttiva 2007/46/CE stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE nonché della conformità della produzione.
- (18) È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco veicoli

nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ per ogni singolo veicolo. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali veicoli. Questo requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente fra il 2014 e il 2017 per agevolare l'introduzione. Le date sono coerenti con i tempi necessari e con la durata del periodo d'introduzione progressiva stabilita nel regolamento (CE) n. 443/2009.

- (19) Per garantire che gli obiettivi rispecchino le specificità dei costruttori di piccoli dimensioni e di nicchia e siano coerenti con il potenziale di riduzione delle emissioni dei costruttori medesimi, è opportuno fissare per i costruttori in questione obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi che tengano conto del potenziale tecnologico dei veicoli di un determinato costruttore al fine di ridurre le loro emissioni specifiche di CO₂, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.
- (20) La strategia dell'Unione per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo dell'Unione di 120 g CO₂/km entro il 2012 e presenta allo stesso tempo una visione a più lungo termine per l'ulteriore riduzione delle emissioni. Il regolamento (CE) n. 443/2009 ribadisce questa visione a più lungo termine definendo come obiettivo per le emissioni medie del nuovo parco auto il valore di 95 g CO₂/km. Per assicurare la compatibilità con tale approccio e garantire certezza all'industria ai fini della programmazione, è opportuno fissare un obiettivo a lungo termine per le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri per il 2020.
- (21) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi di emissione fissati dal presente regolamento i costruttori possono decidere di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. Quando viene costituito un raggruppamento, gli obiettivi dei singoli costruttori dovrebbero essere sostituiti da un obiettivo comune per il raggruppamento che dovrebbe essere conseguito collettivamente dai suoi membri.
- (22) Le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.
- (23) Per garantire la rappresentatività dei valori relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli completati, la Commissione dovrebbe procedere con una procedura specifica e considerare, se opportuno, il riesame della normativa in materia di omologazione.

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

