

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 9 marzo 2000,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo ultimo della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici è di stabilizzare le concentrazioni di gas ad effetto serra nell'atmosfera ad un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Il protocollo di Kyoto della detta convenzione quadro, concordato nella conferenza di Kyoto del dicembre 1997, prevede la riduzione del livello di concentrazione di gas ad effetto serra.
- (2) Ai sensi del protocollo di Kyoto, la Comunità ha accettato l'obiettivo di ridurre le emissioni di una serie di gas ad effetto serra dell'8 % rispetto ai livelli del 1990 durante il periodo 2008-2012.
- (3) Il protocollo di Kyoto prevede che le parti di cui all'allegato I del protocollo abbiano compiuto, entro il 2005, progressi verificabili per quanto riguarda il rispetto degli impegni da esse assunti.

- (4) La decisione 93/389/CEE ⁽⁴⁾ ha istituito un meccanismo di controllo delle emissioni di CO₂ e di altri gas ad effetto serra nella Comunità.
- (5) La Commissione, riconoscendo l'importanza delle autovetture quale fonte di emissioni di CO₂, la Commissione ha proposto una strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare il risparmio di consumo di carburante delle autovetture. Nelle conclusioni del 25 giugno 1996 il Consiglio ha accolto l'impostazione sostenuta dalla Commissione.
- (6) Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno stabilito un obiettivo di 120 g/km (5 litri/100 km per motori a benzina e 4,5 litri/100 km per motori diesel), quale valore medio per le emissioni di CO₂ nel 2005 (al più tardi nel 2010).
- (7) La Commissione sta effettuando studi al fine di presentare quanto prima proposte adeguate relative a procedure armonizzate di misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ per i veicoli della categoria N₁ a norma dell'allegato II della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽⁵⁾.
- (8) Le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove sono misurate partendo da una base armonizzata a livello comunitario, secondo la metodologia istituita dalla direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, relativa alle emissioni di biossido di carbonio e al consumo di carburante dei veicoli a motore ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ GU C 231 del 23.7.1998, pag. 6 e GU C 83 del 25.3.1999, pag. 9.

⁽²⁾ GU C 40 del 15.2.1999, pag. 8.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 17 dicembre 1998 (GU C 98 del 9.4.1999, pag. 240), posizione comune del Consiglio del 23 febbraio 1999 (GU C 123 del 4.5.1999, pag. 13) e decisione del Parlamento europeo del 2 dicembre 1999 (GU C 194 dell'11.7.2000, pag. 46). Decisione del Consiglio del 16 maggio 2000 e decisione del Parlamento europeo del 17 maggio 2000.

⁽⁴⁾ Decisione 93/389/CEE del Consiglio, del 24 giugno 1993, su un meccanismo di controllo delle emissioni di CO₂ e di altri gas ad effetto serra nella Comunità (GU L 167 del 9.7.1993, pag. 31).

⁽⁵⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 11 del 16.1.1999, pag. 25).

⁽⁶⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/116/CE della Commissione (GU L 329 del 30.12.1993, pag. 39).

- (9) È necessario stabilire le procedure obiettive di controllo delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove commercializzate nella Comunità, allo scopo di verificare l'efficacia della strategia comunitaria di cui alla comunicazione della Commissione, del 20 dicembre 1995, nonché l'attuazione degli impegni formalmente sottoscritti dalle associazioni di costruttori di automobili. La presente decisione introdurrà un sistema del genere. La Commissione ha annunciato che valuterà quanto prima la necessità di un quadro giuridico per gli accordi da concludere in futuro con le associazioni di costruttori di automobili, il quale comprenda le misure da adottare qualora gli accordi non dovessero funzionare.
- (10) Ai fini della presente decisione gli Stati membri dovrebbero rilevare soltanto dati ufficiali che siano coerenti con la direttiva 70/156/CEE.
- (11) La direttiva 70/156/CEE dispone che i costruttori devono rilasciare un certificato di conformità il quale deve accompagnare ogni autovettura nuova e che gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido.
- (12) La presente decisione non è intesa ad armonizzare i sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli, bensì a basarsi su tali sistemi per la raccolta di un insieme minimo di dati, necessari al corretto funzionamento di un sistema comunitario di controllo delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove.
- (13) È opportuno includere tutte le autovetture nuove a propulsione alternativa che rientrano nell'ambito d'applicazione della direttiva 70/156/CEE.
- (14) Detto sistema di controllo dovrebbe essere applicato soltanto alle autovetture nuove che vengono immatricolate per la prima volta nella Comunità e non sono state precedentemente immatricolate altrove.
- (15) È necessario mantenere i contatti tra la Commissione e gli Stati membri per quanto concerne il controllo della qualità dei dati, onde assicurare l'adeguata attuazione della presente decisione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La presente decisione istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove immatricolate nella Comunità. Detto sistema si

applica soltanto alle autovetture che vengono immatricolate per la prima volta nella Comunità e che non sono mai state precedentemente immatricolate altrove.

Articolo 2

Ai fini della presente decisione si intende per:

- 1) «autovettura», un veicolo a motore della categoria M₁, come definito nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE, che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 80/1268/CEE. Sono esclusi i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 92/61/CEE⁽¹⁾ ed i veicoli speciali di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, della direttiva 70/156/CEE;
- 2) «autovettura di nuova immatricolazione», un'autovettura immatricolata per la prima volta nella Comunità. Sono espressamente esclusi i veicoli immatricolati una seconda volta in un altro Stato membro o che sono stati immatricolati precedentemente fuori della Comunità;
- 3) «certificato di conformità», il certificato di cui all'articolo 6 della direttiva 70/156/CEE;
- 4) «emissioni specifiche di CO₂», le emissioni di una determinata autovettura misurate ai sensi della direttiva 80/1268/CEE e di cui all'allegato VIII della direttiva 70/156/CEE e accluse ai documenti di omologazione;
- 5) «costruttore», la persona o l'ente responsabile, nei confronti dell'autorità che provvede all'omologazione, di tutti gli aspetti relativi alla procedura di omologazione nonché della conformità della produzione. Non è indispensabile che la persona o l'ente siano direttamente implicati in tutte le fasi della costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'unità tecnica separata oggetto della procedura di omologazione;
- 6) «marca», la denominazione commerciale del costruttore indicata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione;
- 7) «potenza netta massima di un'autovettura nuova», la potenza massima del motore dichiarata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione e misurata ai sensi della direttiva 80/1269/CEE⁽²⁾;
- 8) «massa», la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione e definita nel punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE;
- 9) «cilindrata del motore», la cilindrata dichiarata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione;
- 10) «tipo di carburante», il carburante per il quale la vettura è stata inizialmente omologata e che figura nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione;

⁽¹⁾ Direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote (GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72). Direttiva modificata dall'atto di adesione del 1994.

⁽²⁾ Direttiva 80/1269/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 46). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 97/21/CE (GU L 125 del 16.5.1997, pag. 31).

- 11) «scheda di immatricolazione», la scheda elettronica contenente i dati relativi all'immatricolazione di un'autovettura;
- 12) «tipo», «variante» e «versione», i distinti veicoli di una determinata marca dichiarati dal costruttore, come previsto dall'allegato II B della direttiva 70/156/CEE e identificati esclusivamente in base ai caratteri alfa numerici relativi al tipo, alla variante ed alla versione;
- 13) «veicolo a propulsione alternativa», un veicolo a motore della categoria M₁, come definito nell'allegato II B della direttiva 70/156/CEE, che non rientra nell'ambito d'applicazione della direttiva 80/1268/CEE;
- 14) «documenti di omologazione», il fascicolo di omologazione contenente la documentazione informativa, la scheda di omologazione e i risultati delle prove, trasmessi alle varie autorità nazionali di omologazione, ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 5 e 6, della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 3

1. Ai fini dell'istituzione del sistema di controllo di cui all'articolo 1, gli Stati membri rilevano le informazioni descritte nell'allegato I per ogni autovettura di cui al predetto articolo, immatricolata nel loro territorio.
2. Gli Stati membri possono trarre le informazioni di cui al paragrafo 1 dai documenti di omologazione comunitari o dal certificato di conformità.
3. Gli Stati membri sono responsabili della convalida e della qualità dei dati da essi rilevati. Essi prendono in considerazione le fonti potenziali di errore descritte nell'allegato II, adottano le disposizioni necessarie per ridurre al minimo tali errori e comunicano alla Commissione una valutazione mediante analisi statistica o altro metodo della percentuale di dati inesatti unitamente alla relazione di cui all'articolo 4, paragrafo 4.
4. Gli Stati membri adottano disposizioni per migliorare la qualità dei dati da essi rilevati e, su richiesta della Commissione, ne informano quest'ultima. Sulla scorta di tali informazioni la Commissione può, sentito lo Stato membro interessato, proporre al suo esame misure volte a migliorare ulteriormente la qualità dei dati. Su tale base, lo Stato membro comunica alla Commissione le ulteriori disposizioni che intende eventualmente adottare per migliorare la qualità dei dati.

Articolo 4

1. Ogni anno civile gli Stati membri, applicando i metodi descritti nell'allegato III, calcolano, per ciascun costruttore e per la loro totalità:

- a) per ciascun tipo di carburante:
- il numero totale delle autovetture di nuova immatricolazione, come indicato nell'allegato III, punto 1;
 - la media delle emissioni specifiche di CO₂ per le autovetture di nuova immatricolazione, come indicato nell'allegato III, punto 2;
- b) per ciascun tipo di carburante e per ciascuna categoria di emissioni di CO₂ specificata nell'allegato III, punto 3:
- il numero delle autovetture di nuova immatricolazione;
 - la media delle emissioni specifiche di CO₂ come indicato nell'allegato III, punto 3, secondo comma;
- c) per ciascun tipo di carburante e per ciascuna categoria di massa definita nell'allegato III, punto 4:
- il numero di autovetture di nuova immatricolazione;
 - la media delle emissioni specifiche di CO₂, come indicato nell'allegato III, punto 4, terzo comma;
 - la massa media, come indicato nell'allegato III, punto 4, secondo comma ⁽¹⁾;
- d) per ciascun tipo di carburante e per ciascuna categoria di potenza netta del motore definita nell'allegato III, punto 5:
- il numero delle autovetture di nuova immatricolazione;
 - la media delle emissioni specifiche di CO₂, come indicato nell'allegato III, punto 5, terzo comma;
 - la potenza netta massima media, come indicato nell'allegato III, punto 5, secondo comma;
- e) per ciascun tipo di carburante e per ciascuna categoria di cilindrata definita nell'allegato III, punto 6:
- il numero delle autovetture di nuova immatricolazione;
 - le emissioni medie specifiche di CO₂, come indicato nell'allegato III, punto 6, terzo comma;
 - la cilindrata media del motore, come indicato nell'allegato III, punto 6, secondo comma.
2. Inoltre, per quanto riguarda i veicoli a propulsione alternativa, gli Stati membri determinano il numero di quelli immatricolati nel loro territorio.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione eventuali variazioni intervenute nelle modalità di calcolo della massa dei veicoli immatricolati nel loro territorio.

4. Gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, procedendovi per la prima volta entro il 1° luglio 2001. Essi trasmettono successivamente ogni anno, entro il 1° aprile, i dati del controllo relativi all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato IV.

5. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati ai sensi dell'articolo 3.

⁽¹⁾ Se la massa dell'autovettura indicata nei documenti di omologazione o nel certificato di conformità comporta un valore minimo e uno massimo, gli Stati membri trasmettono unicamente il valore massimo.

Articolo 5

Gli Stati membri designano l'autorità competente per la raccolta e la comunicazione delle informazioni nell'ambito del controllo e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente decisione.

Articolo 6

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente decisione gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sulle modalità con le quali intendono dare applicazione alle disposizioni della medesima. Sulla base di tali relazioni la Commissione può sollecitare ulteriori informazioni o chiedere, sentiti gli Stati membri, che siano apportate modifiche alle modalità di applicazione proposte.

Articolo 7

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al funzionamento del sistema di controllo istituito dalla presente decisione entro il 31 dicembre 2002.

Articolo 8

I dati raccolti con il sistema di controllo a partire dall'anno 2003 fungono da base per la verifica degli impegni assunti volontariamente dall'industria automobilistica nei confronti

della Commissione per la riduzione delle emissioni di CO₂ da veicoli a motore e per la loro eventuale revisione.

Articolo 9

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione annuale basata sui dati del controllo comunicati dagli Stati membri.

Articolo 10

Nelle relazioni per gli anni degli obiettivi intermedi e per gli anni dell'obiettivo finale⁽¹⁾ è indicato se le riduzioni sono dovute a misure tecniche adottate dai costruttori o ad altri fattori, quali i cambiamenti nel comportamento dei consumatori.

Articolo 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Lussemburgo, addì 22 giugno 2000.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ Raccomandazione 1999/125/CE della Commissione (GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49), raccomandazione 2000/303/CE della Commissione (GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55) e raccomandazione 2000/304/CE della Commissione (GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57).

ALLEGATO I

Informazioni che gli Stati membri devono raccogliere e trasmettere ai fini del sistema di controllo delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove

Per quanto riguarda l'attuazione di un sistema comunitario di controllo delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove, gli Stati membri rilevano un minimo di informazioni per ciascuna autovettura nuova immatricolata per la prima volta nella Comunità. Vengono considerati soltanto i carburanti e i sistemi di propulsione contemplati dalla normativa comunitaria in materia di omologazione.

Gli Stati membri rilevano e registrano i seguenti dati per ogni autovettura nuova immatricolata per la prima volta nella Comunità:

- emissioni specifiche di CO₂ (g/km),
 - tipo di carburante (ad es. benzina, diesel),
 - costruttore,
 - massa (kg),
 - potenza massima netta (kW),
 - cilindrata del motore (cm³).
-

ALLEGATO II

Qualità e precisione dei dati1. *Introduzione*

I costruttori possono differenziare i propri tipi di autovetture in varianti e queste ultime in versioni. I dati più precisi sulle emissioni di CO₂ di un determinato tipo di vettura sono quelli relativi alla versione particolare cui appartiene il veicolo. Pertanto, ai fini del sistema di controllo, gli Stati membri rilevano soltanto i dati «specifici» di ciascuna versione.

2. *Uso dei documenti di omologazione come fonte dei dati di controllo*

- a) Le informazioni da utilizzare ai fini del controllo delle emissioni di CO₂/autovetture (o da includere in una banca dati elettronica da utilizzare successivamente allo stesso scopo) devono essere estratte dal «fascicolo di omologazione» ufficiale che accompagna la notifica dell'omologazione, comunicato dalle autorità nazionali competenti degli Stati membri, ai sensi della direttiva 70/156/CEE.
- b) Il fascicolo di omologazione comunicato dalle autorità nazionali competenti può contenere dati specifici relativi a più versioni diverse. È importante, perciò, individuare correttamente, nel fascicolo di omologazione, i dati pertinenti relativi ad una autovettura nuova cui si applicano le disposizioni della presente decisione. Pertanto, i dati relativi ad una versione specifica devono essere selezionati sulla base dei numeri del «tipo», della «variante» e della «versione» che figurano nel certificato di conformità, il quale deve obbligatoriamente contenere i dati relativi alla versione specifica di un determinato tipo di autovettura.

3. *Fonti potenziali di errore*

- a) *Estrazione dei dati specifici di una versione dai documenti di omologazione*

L'uso dei documenti di omologazione quale fonte di dati ai fini della presente decisione può dar luogo a due importanti tipi di errore. Il primo può risultare dalla conversione elettronica dei dati contenuti nella documentazione informativa su carta per introdurla in una base informatica di omologazione, conversione che può dar luogo ad errore umano. Il secondo riguarda l'estrazione corretta dei dati dalle basi informatiche di omologazione. In queste basi i dati relativi a ciascuna versione dovrebbero essere identificati mediante una combinazione unica dei numeri di tipo, variante e versione che figurano nel certificato di conformità.

- b) *Trasferimento dei dati dal certificato di conformità in una scheda elettronica di immatricolazione*

Quando i dati che figurano nel certificato di conformità (su carta) sono introdotti in una scheda elettronica di immatricolazione in occasione dell'immatricolazione di una autovettura nuova, vi è il rischio che non vengano inseriti correttamente. La fonte più probabile è l'errore umano.

- c) *Trasferimento automatico dei dati dai costruttori alle autorità di immatricolazione*

In alcuni Stati membri il costruttore è tenuto a trasferire elettronicamente i dati che figurano nel certificato di conformità alle autorità di immatricolazione (o direttamente nelle schede di immatricolazione). Evidentemente vi è la possibilità che i dati trasferiti non siano corretti, per cui i sistemi dovrebbero essere convalidati.

ALLEGATO III

Metodi per accertare i dati di controllo delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove

Il presente allegato descrive i dati di controllo che devono essere comunicati alla Commissione. Queste informazioni sono tratte dai dati greggi (elencati nell'allegato I) rilevati all'atto della prima immatricolazione di un'autovettura nuova, in base ai metodi descritti in prosieguo. Il formato esatto da utilizzare per comunicare i dati alla Commissione è descritto nell'allegato IV.

In questa fase devono essere considerati soltanto i carburanti e i sistemi di propulsione contemplati nella normativa comunitaria in materia di omologazione dei veicoli. Ai fini del sistema di controllo devono essere considerate soltanto le informazioni relative alle autovetture nuove che non siano già state immatricolate precedentemente nella Comunità. Le disposizioni della presente decisione non si applicano alle autovetture che siano già state immatricolate nella Comunità o altrove.

1. Numero di autovetture di nuova immatricolazione distinte per tipo di carburante (N_f)

Per ciascun tipo di carburante (benzina e diesel), gli Stati membri accertano il numero totale delle autovetture nuove che sono state immatricolate per la prima volta nel loro territorio. Per ciascun tipo di carburante, f , il numero delle autovetture nuove immatricolate per la prima volta è indicato come N_f .

2. Media delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante ($S_{f,ave}$)

La media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante (indicato come $S_{f,ave}$) sono calcolate sommando le emissioni specifiche di CO₂ di ogni autovettura di nuova immatricolazione alimentata con un determinato tipo di combustibile, S_f , e dividendo la somma per il numero di autovetture di nuova immatricolazione alimentate con lo stesso tipo di combustibile, N_f .

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Ripartizione delle autovetture nuove in base alle emissioni di CO₂

Per ciascuna delle seguenti categorie di emissioni di CO₂: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450 g/km, deve essere registrato il numero delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante.

Se il numero delle autovetture nuove per una determinata categoria di emissioni di CO₂, c , e alimentate con uno stesso tipo di carburante, f , è dato da $N_{f,c}$, la media delle emissioni di CO₂ di questi veicoli $C_{f,c,ave}$ sono calcolate sommando le emissioni di CO₂, $C_{f,c}$, di ciascuna autovettura nuova e dividendo la somma per $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

4. Ripartizione delle autovetture nuove in base alla massa

Per ciascuna delle seguenti categorie di massa: < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1 050, 1 051-1 150, 1 151-1 250, 1 251-1 350, 1 351-1 550, 1 551-1 750 e 1 751-2 000, 2 001, 2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 e > 2 800 kg, devono essere registrati il numero delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante, la massa media dei veicoli, nonché la media delle loro emissioni specifiche di CO₂.

Se il numero delle autovetture nuove per una determinata categoria di massa, m , e alimentate con uno stesso tipo di carburante, f , è dato da $N_{f,m}$, la massa media di questi veicoli $M_{f,m,ave}$ è calcolata sommando le masse $M_{f,m}$ di ciascuna vettura nuova e dividendo la somma per $N_{f,m}$.

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Se $S_{f,m}$ sono le emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura appartenente ad una particolare categoria di massa e alimentata da uno stesso tipo di combustibile, per analogia la media delle emissioni medie specifiche di CO₂ sono date dalla formula seguente:

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

5. Ripartizione delle autovetture di nuova immatricolazione in base alla potenza netta massima

Per ciascuna delle seguenti categorie di potenza netta massima: < 30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300, > 300 kW, devono essere registrati il numero delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante, la potenza massima netta media di tali veicoli, nonché la media delle loro emissioni specifiche di CO₂.

Se il numero di autovetture nuove appartenenti ad una determinata categoria di potenza, p , e alimentate con uno stesso tipo di carburante, f , è dato da $N_{f,p}$, la potenza netta massima media di veicoli $P_{f,p,ave}$ è calcolata sommando i valori della potenza netta massima $P_{f,p}$ di ciascuna autovettura nuova e dividendo la somma per $N_{f,p}$.

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Se $S_{f,p}$ sono le emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura appartenente ad una particolare categoria di potenza netta massima e alimentata con un determinato tipo di carburante, per analogia la media delle emissioni specifiche di CO₂ di questi veicoli è data dalla seguente formula:

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

6. Ripartizione delle autovetture di nuova immatricolazione in base alla cilindrata dei veicoli

Per ciascuna delle seguenti categorie di cilindrata del motore: < 700, 700-800, 801-900, 901-1 000, 1 001-1 100, 1 101-1 200, 1 201-1 300, 1 301-1 400, 1 401-1 500, 1 501-1 600, 1 601-1 700, 1 701-1 800, 1 801-1 900, 1 901-2 000, 2 001-2 100, 2 101-2 200, 2 201-2 400, 2 401-2 600, 2 601-2 800, 2 801-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 000, > 4 500 cm³, devono essere registrati il numero di autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante, la cilindrata media di questi veicoli e la media delle loro emissioni specifiche di CO₂.

Se il numero di autovetture nuove appartenenti ad una stessa categoria di cilindrata, c , e alimentate con uno stesso tipo di combustibile, f , è dato da $N_{f,c}$, la cilindrata media di questi veicoli $C_{f,c,ave}$ è calcolata sommando le cilindrature, $C_{f,c}$ di ciascuna autovettura nuova e dividendo la somma per $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Se $S_{f,c}$ sono le emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura appartenente a una particolare categoria di cilindrata e alimentata con un determinato tipo di carburante, per analogia la media delle emissioni specifiche di CO₂ è data dalla seguente formula:

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

ALLEGATO IV

Formato dei dati di controllo da trasmettere alla Commissione

Per comunicare alla Commissione i dati di controllo, calcolati in base ai metodi descritti nell'allegato III, gli Stati membri devono utilizzare il formato seguente.

1. *Media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di carburante*

Per ciascun tipo di carburante gli Stati membri devono comunicare il numero delle autovetture di nuova immatricolazione e la media delle loro emissioni specifiche di CO₂. I dati devono essere presentati in forma di tabella, come indicato in prosieguo, e i valori delle emissioni di CO₂ devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

Tipo di carburante	Numero di autovetture di nuova immatricolazione	Media delle emissioni specifiche di CO ₂ (g/km)
Benzina
Diesel
...

2. *Media delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture prodotte dallo stesso costruttore e alimentate da un determinato tipo di carburante*

I dati relativi a tutte le autovetture di nuova immatricolazione devono essere raggruppati per costruttore e poi suddivisi per tipo di carburante (ad esempio benzina o diesel). Per ciascun sottogruppo gli Stati membri comunicano tutte le medie delle emissioni specifiche di CO₂ e il numero delle autovetture utilizzate per eseguire i calcoli. Le informazioni devono essere trasmesse in forma di tabella, come indicato in prosieguo, e i valori delle emissioni di CO₂ devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

Costruttore	Tipo di carburante	Numero di autovetture di nuova immatricolazione	Media delle emissioni specifiche di CO ₂ (g/km)
...	benzina
...	diesel
...

3. Ripartizione delle autovetture nuove in base alle emissioni di CO₂

Per ciascun tipo di carburante gli Stati membri comunicano il numero delle autovetture di nuova immatricolazione, per ciascuna categoria di emissioni di CO₂, per costruttore e per la totalità dei costruttori, in base al formato seguente.

Costruttore													
Tipo di carburante	Numero di autovetture di nuova immatricolazione per categoria di emissioni di CO ₂ (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Benzina													
Media delle emissioni di CO ₂													
Diesel													
Media delle emissioni di CO ₂													

Totalità dei costruttori

Tipo di carburante	Numero di autovetture di nuova immatricolazione per categoria di emissioni di CO ₂ (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Benzina													
Media delle emissioni di CO ₂													
Diesel													
Media delle emissioni di CO ₂													

4. Ripartizione delle autovetture nuove in base alla massa, alla potenza e alla cilindrata

Si devono comunicare i dati aggregati per intervallo di classe in cui sono state suddivise le caratteristiche del veicolo relative a massa, potenza e cilindrata. Per le autovetture di ciascuna classe, i dati richiesti sono per costruttore e per la totalità dei costruttori le caratteristiche medie (massa, potenza, cilindrata) e la media delle emissioni specifiche di CO₂. I valori relativi alla massa, alla potenza e alla cilindrata e le emissioni di CO₂ devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

