

# REGOLAMENTO (UE) N. 333/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 marzo 2014

**che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (1),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria (2),

considerando quanto segue:

Ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (3), la

(1) Commissione deve riesaminare le modalità per conseguire l'obiettivo di 95 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2020 in modo efficace sotto il profilo dei costi, comprese le formule stabilite all'allegato I di tale regolamento e le deroghe previste all'articolo 11. È opportuno che detto regolamento sia quanto più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.

(2) L'ulteriore sviluppo del mercato a livello mondiale per le tecnologie avanzate volte a migliorare l'efficienza delle autovetture è in linea con la comunicazione della Commissione del 21 gennaio 2011 dal titolo «Un uso efficiente delle risorse in Europa - Iniziativa faro nel quadro della strategia Europa 2020», che sostiene la transizione verso un'economia efficiente sul piano delle risorse e a basse emissioni di carbonio per raggiungere una crescita sostenibile.

È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 95 g CO<sub>2</sub>/km, si dovrebbe continuare a misurare le

(3) emissioni di CO<sub>2</sub> ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (4), e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

(4) Prezzi elevati dei combustibili fossili hanno un impatto negativo sulla ripresa economica e sulla sicurezza energetica e la disponibilità di energia a prezzi contenuti nell'Unione. È pertanto una priorità aumentare l'efficienza e la sostenibilità delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri, riducendo in tal modo la dipendenza dal petrolio.

(5) Visti i costi elevati di ricerca e sviluppo e i costi di produzione unitari delle prime generazioni di veicoli a bassissime emissioni, è opportuno accelerare e agevolare, a titolo provvisorio ed entro certi limiti, la loro introduzione nel mercato dell'Unione nella fase iniziale della loro commercializzazione. Attori a vari livelli dovrebbero dedicare particolare attenzione all'individuazione e alla diffusione di migliori pratiche per incentivare la domanda di veicoli a bassissime emissioni.

(6) L'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura potrebbe costituire un ostacolo alla commercializzazione di veicoli a bassissime emissioni. Garantire la costruzione di una siffatta infrastruttura nell'Unione potrebbe facilitare il lavoro delle forze del mercato e contribuire alla crescita economica in Europa.

Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori risultante dal rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base

(7) all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso. Per garantire quanto più precocemente possibile la certezza del diritto per detti costruttori, è essenziale che tale deroga si applichi a decorrere dal 1º gennaio 2012.

(8) La procedura per la concessione di una deroga ai piccoli costruttori dovrebbe essere semplificata al fine di consentire una maggiore flessibilità riguardo a quando una domanda di deroga deve essere presentata da tali costruttori e a quando la Commissione deve accordare detta deroga.

- (9) È opportuno mantenere la procedura per la concessione di deroghe ai costruttori di nicchia oltre il 2020. Tuttavia, per garantire che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori, è opportuno che un obiettivo inferiore del 45 % alla media delle emissioni specifiche dei costruttori di nicchia nel 2007 si applichi a decorrere dal 2020.

Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire

(10) indicazioni riguardo alle modifiche da apportare al regolamento (CE) n. 443/2009 nel periodo successivo al 2020. Tali indicazioni dovrebbero essere basate su una valutazione del tasso di riduzione necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture. La Commissione dovrebbe, entro il 2015, riesaminare tali aspetti e presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esito del proprio riesame. La relazione dovrebbe includere, se del caso, proposte di modifica del regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020, compresa l'eventuale definizione di obiettivi realistici e raggiungibili per il 2025, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che consideri il mantenimento della competitività dell'industria automobilistica e del relativo indotto, perseguendo nel contempo una chiara traiettoria di riduzione delle emissioni comparabile a quella realizzata nel periodo fino al 2020. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione dovrebbe assicurare che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza, nonché socialmente eque e sostenibili.

A norma del regolamento (CE) n. 443/2009, la Commissione ha l'obbligo di procedere a una valutazione d'impatto per il

(11) riesame delle procedure di prova al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Occorre modificare il «nuovo ciclo di guida europeo» (NEDC) attualmente utilizzato per assicurare che sia rappresentativo delle condizioni di guida reali e per evitare che le emissioni reali di CO<sub>2</sub> e il consumo reale di carburante siano sottostimati. È opportuno convenire il prima possibile su una nuova, più realistica e affidabile procedura di prova. Il lavoro in questa direzione sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure - WLTP) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora stato ultimato. Per assicurare un maggiore allineamento delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> indicate per le nuove autovetture al loro effettivo valore in normali condizioni di utilizzo, è opportuno che la procedura WLTP sia applicata quanto prima. In considerazione di tale contesto, l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 stabilisce per il 2020 limiti di emissione misurati conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 e all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (5). In caso di modifica delle procedure di prova, i limiti stabiliti all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 dovrebbero essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per costruttori e categorie di veicoli. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe svolgere uno studio di correlazione approfondito tra il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) e il nuovo ciclo di prova WLTP al fine di garantirne la rappresentatività rispetto alle condizioni di guida reali.

Nell'ottica di garantire che le emissioni mondiali effettive siano adeguatamente prese in considerazione e che i valori di

(12) CO<sub>2</sub> misurati siano rigorosamente comparabili, la Commissione dovrebbe assicurare una precisa definizione degli elementi della procedura di prova che incidono in maniera significativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate, al fine di evitare il ricorso alle flessibilità del ciclo di prova da parte dei costruttori. Si dovrebbero affrontare le divergenze tra valori di emissioni di CO<sub>2</sub> registrati in sede di omologazione ed emissioni dei veicoli in vendita, anche prendendo in considerazione una procedura di prova relativa alla conformità in servizio, che dovrebbe assicurare prove indipendenti di un campione rappresentativo di veicoli in vendita, nonché modi per far fronte ai casi di comprovata divergenza sostanziale tra emissioni di CO<sub>2</sub> in sede di ispezione e in sede di omologazione iniziale.

La formulazione dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 dovrebbe essere adeguata per garantire che il

(13) concetto di imprese collegate sia in linea con il regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio (6) e con l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (7).

Il regolamento (CE) n. 443/2009 conferisce alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ad alcune disposizioni da

(14) esso previste, secondo le procedure di cui alla decisione 1999/468/CE del Consiglio (8). A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, occorre allineare dette competenze agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 443/2009, dovrebbero essere attribuite alla

(15) Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (9).

Al fine di consentirle di modificare l'allegato II del regolamento (CE) n. 443/2009 per quanto riguarda le prescrizioni in materia

(16) di dati e i parametri di dati, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE; completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>; adeguare il valore M<sub>0</sub>, di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009, alla massa media delle autovetture nuove nei tre precedenti anni civili, e adeguare le formule di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

È opportuno privilegiare il metodo che prevede di stabilire l'obiettivo sulla base di una relazione lineare tra l'utilità

(17) dell'autovettura e il suo obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, espresso secondo la formula stabilita all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009, in quanto ciò consente di mantenere la diversità del mercato automobilistico e la capacità dei costruttori di rispondere alle differenti esigenze dei consumatori, evitando così distorsioni ingiustificate della concorrenza.

(18) Nella valutazione d'impatto la Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e l'utilizzazione dell'impronta in quanto parametro di utilità nella formula di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009. Sulla base di detta valutazione la Commissione ha concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 debba essere la massa. Tuttavia i costi inferiori e i vantaggi della scelta dell'impronta come parametro di utilità dovranno essere considerati in occasione del prossimo riesame.

(19) Le emissioni di gas a effetto serra connesse all'approvvigionamento energetico, alla produzione di veicoli e al loro smaltimento rappresentano componenti significative dell'attuale impronta globale di carbonio relativa al trasporto su strada e la loro importanza è probabilmente destinata ad aumentare notevolmente in futuro. È pertanto opportuno intraprendere azioni politiche per orientare i costruttori affinché adottino soluzioni ottimali che tengano conto, in particolare, delle emissioni di gas a effetto serra connesse alla produzione di energia fornita ai veicoli, ad esempio l'elettricità e i combustibili alternativi, e per garantire che tali emissioni a monte non intacchino i vantaggi relativi al miglioramento del consumo energetico di esercizio dei veicoli perseguito dal regolamento (CE) n. 443/2009.

Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la definizione delle modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata o dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(21) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 443/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 443/2009 è così modificato:

1) all'articolo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO<sub>2</sub>/km per il livello medio di emissioni per il nuovo parco auto misurato conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 e all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 e relative misure di attuazione, e di tecnologie innovative.»;

2) all'articolo 2, è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Con effetto dal 1<sup>o</sup> gennaio 2012, l'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore che, assieme a tutte le imprese a esso collegate, è responsabile per un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile.»;

3) all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), il primo trattino è sostituito dal seguente:

«— il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o»;

4) all'articolo 4, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Per determinare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di ogni costruttore, si tiene conto delle seguenti percentuali di autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno in questione:

- 65 % nel 2012,
- 75 % nel 2013,
- 80 % nel 2014,
- 100 % dal 2015 al 2019,

- 95 % nel 2020,
- 100 % dalla fine del 2020 in poi.»;

5) è inserito l'articolo seguente:

*«Articolo 5 bis*

**Supercrediti per l'obiettivo di 95 g di CO<sub>2</sub>/km**

Nel computo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> inferiori a 50 g CO<sub>2</sub>/km conterà come:

- 2 autovetture nel 2020,
- 1,67 autovetture nel 2021,
- 1,33 autovetture nel 2022,
- 1 autovettura dal 2023,

per l'anno in cui è immatricolata nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022, fatto salvo un limite massimo di 7,5 g CO<sub>2</sub>/km su quel periodo per ciascun costruttore.»;

6) all'articolo 8, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate concernenti le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e l'applicazione dell'allegato II. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui all'allegato II.»;

7) all'articolo 9, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione determina mediante atti di esecuzione i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 11 è così modificato:

a) al paragrafo 3, l'ultima frase è soppressa;

b) al paragrafo 4, secondo comma, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.»;

c) al paragrafo 4, secondo comma, è aggiunta la lettera seguente:

«c) emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2007 o, se una singola domanda è presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.»;

d) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis*, che stabiliscano

norme intese a completare i paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, riguardo all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.»;

9) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici innovativi").

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie intese a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere a un massimo di 7 g CO<sub>2</sub>/km.»;

b) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura sia approvata come tecnologia innovativa o pacchetto tecnologico innovativo, presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa o un altro pacchetto tecnologico innovativo, già approvati, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.»;

10) l'articolo 13 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«La Commissione, mediante atti delegati, adotta tali misure conformemente all'articolo 14 *bis*.»;

b) al paragrafo 3, il secondo comma è soppresso;

c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento, tra l'altro se un parametro di utilità sia ancora necessario e se il parametro di utilità più sostenibile sia la massa o l'impronta, al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria automobilistica e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.»;

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di adeguare le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al primo comma, garantendo nel contempo che i requisiti in materia di riduzione applicabili nell'ambito delle vecchie e delle nuove procedure di prova

garantiscono un rigore comparabile per fabbricanti e autoveicoli di diversa utilità.»;

11) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (10). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (11).
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Se il comitato non esprime alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

#### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e all'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dall'8 aprile 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi d'identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e all'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, dell'articolo 11, paragrafo 8, dell'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e dell'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

13) all'allegato I, punto 1, è aggiunta la lettera seguente:

«c) a partire dal 2020:

dove:

M= massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M<sub>0</sub>= il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2;

a= 0,0333.»

14) l'allegato II è così modificato:

a) alla parte A, punto 1, è aggiunta la lettera seguente:

«n) potenza netta massima.»;

b) nella tabella «Dati dettagliati di cui alla parte A, punto 1» è aggiunta la colonna seguente:

«Potenza netta massima (kW)».

## Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, l'11 marzo 2014

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

D. KOURKOULAS

---

(1) [GU C 44 del 15.2.2013, pag. 109](#).

(2) Posizione del Parlamento europeo del 25 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 10 marzo 2014.

(3) 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri ([GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1](#)).

(4) 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo ([GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1](#)).

(5) Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo ([GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1](#)).

(6) Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, sul controllo delle concentrazioni tra imprese ([GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1](#)).

(7) Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri ([GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1](#)).

(8) Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23](#)).

(9) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ([GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13](#)).

(10) Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto ([GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1](#)).

(11) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ([GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13](#)).»;