



# RISPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

## ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

Ridurre le emissioni di biossido di carbonio  
delle autovetture  
Finalmente si accelera, ma la strada presenta ostacoli

# Contenuto

I.	SINTESI DELLE RISPOSTE DELLA COMMISSIONE .....	2
II.	RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE PRINCIPALI OSSERVAZIONI DELLA CORTE .....	3
1.	<b>Valori di CO<sub>2</sub> dichiarati dai costruttori</b> .....	3
2.	<b>Processo di monitoraggio dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto nuove</b> .....	4
3.	<b>I veicoli elettrici guidano la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli nuovi</b> .....	4
III.	RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA .....	5
	<b>Raccomandazione 1 – Aumentare il livello di certezza che le emissioni dei veicoli corrispondano ai livelli dichiarati dai costruttori sui certificati di conformità</b> .....	5
	<b>Raccomandazione 2 – Fare miglior uso degli strumenti elettronici di raccolta e verifica dei dati sulle auto</b> .....	7
	<b>Raccomandazione 3 – Riorientare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> sugli elementi principali che incidono sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove</b> .....	8

Il presente documento contiene, in linea con l'articolo 259 del [regolamento finanziario](#), le risposte della Commissione europea alle osservazioni che figurano nella relazione speciale della Corte dei conti europea ed è da pubblicare unitamente alla relazione speciale.

# I. SINTESI DELLE RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione accoglie con favore la relazione speciale della Corte dei conti europea.

Quello dei trasporti è l'unico settore in cui le emissioni di CO<sub>2</sub> a livello europeo non sono diminuite dal 1990, complice anche il fatto che il numero di autovetture in circolazione ha continuato ad aumentare<sup>1</sup>.

Da oltre un decennio sono in vigore norme che limitano le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove immesse sul mercato dell'UE e dal 2020 si applicano obiettivi di CO<sub>2</sub> più rigorosi. Da allora, dopo alcuni anni di stagnazione, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> per km delle autovetture nuove immatricolate nell'UE hanno registrato una forte diminuzione, come riconosciuto dalla Corte<sup>2</sup>. Nel corso del prossimo decennio gli obiettivi diventeranno via via più stringenti e, a partire dal 2035, si applicherà l'obiettivo del 100 % (zero emissioni).

La Commissione ricorda che i colegislatori hanno adottato gli obiettivi più rigorosi, compreso quello delle zero emissioni (riduzione del 100 %), in seguito alla revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" della Commissione. Il pacchetto mirava a contribuire al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE per il 2030 e al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, nel pieno rispetto e in conformità della normativa europea sul clima.

Il regolamento modificato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto, stimolando l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni, rafforza la leadership tecnologica dell'Europa nella catena del valore del settore automobilistico e dà impulso all'occupazione nell'UE. I nostri cittadini e utilizzatori di veicoli beneficeranno di una più ampia diffusione di veicoli a zero emissioni, puliti e a prezzi accessibili.

Ogni anno la Commissione valuta se i costruttori di veicoli ottemperano ai rispettivi obiettivi in materia di CO<sub>2</sub>. La valutazione si basa sui dati di monitoraggio relativi a ogni veicolo nuovo forniti dalle autorità nazionali. I costruttori che non raggiungono il rispettivo obiettivo sono obbligati a pagare una multa. Il regolamento contiene inoltre disposizioni che impongono il monitoraggio e la valutazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli su strada, al fine di garantire che i risultati delle prove di laboratorio rimangano rappresentativi rispetto alle condizioni reali.

La Commissione concorda sulla necessità di compiere ulteriori sforzi per accelerare la raccolta e la pubblicazione dei dati di monitoraggio, continuando nel contempo a garantire la solidità e l'affidabilità dei risultati e delle conclusioni<sup>3</sup>. La Commissione continua a fornire supporto agli Stati membri e ai costruttori attraverso scambi mirati e documenti di orientamento ed è aperta ad affrontare gli aspetti del processo di monitoraggio in cui è possibile ottenere miglioramenti in termini di efficienza, anche ampliando ulteriormente l'uso degli strumenti elettronici.

La Commissione ha elaborato atti delegati e di esecuzione per garantire un'attuazione efficace del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni reali e la verifica delle emissioni dei veicoli in servizio.

---

<sup>1</sup> Cfr. figure 2 e 3 e osservazioni 2 e 3 della relazione speciale.

<sup>2</sup> Cfr. figura 12 e osservazione 53 della relazione speciale.

<sup>3</sup> Cfr. osservazioni da 41 a 44 e conclusioni 73 e 74 della relazione speciale.

La Commissione riconosce la necessità di monitorare da vicino l'attuazione della legislazione e di collaborare con gli Stati membri e i costruttori per assicurare il rispetto della normativa applicabile e, se necessario, adottare adeguate misure di esecuzione.

## II. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE PRINCIPALI OSSERVAZIONI DELLA CORTE

### 1. Valori di CO<sub>2</sub> dichiarati dai costruttori

La Commissione concorda sul fatto che sarebbero necessari ulteriori sforzi per garantire l'esattezza e l'affidabilità dei risultati in termini di CO<sub>2</sub> determinati per i singoli veicoli e dichiarati dai costruttori nel certificato di conformità (CdC)<sup>4</sup>. Nella normativa in materia di omologazione non sono state stabilite disposizioni armonizzate per garantire la corretta determinazione dei valori di CO<sub>2</sub> dei singoli veicoli sulla base dell'esercizio di interpolazione dei veicoli sottoposti a prova nel corso dell'omologazione (veicolo High, veicolo Low). Responsabili in via principale dei valori dichiarati nel CdC sono i costruttori di veicoli. Le autorità che rilasciano omologazioni negli Stati membri hanno l'obbligo di effettuare periodicamente il controllo della conformità della produzione, operazione che comprende la verifica della correttezza dei dati contenuti nei certificati di conformità.

Ogni cinque anni la Commissione è tenuta a valutare le procedure poste in essere a tale scopo dalle autorità di omologazione e a condividere le migliori pratiche. Le valutazioni (di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione) dovrebbero assistere le autorità di omologazione nello svolgimento delle loro funzioni e garantire l'applicazione uniforme della normativa in materia di omologazione. La Commissione sta ancora preparando la legislazione di esecuzione e intende porre in essere le procedure necessarie.

In merito alla constatazione della Corte<sup>5</sup> secondo cui la Commissione non ha raccolto o utilizzato attivamente i dati provenienti dalle misurazioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> effettuate nell'ambito delle prove di vigilanza del mercato sui veicoli in servizio, si rendono necessari alcuni chiarimenti.

Sebbene la legislazione vigente in materia di vigilanza del mercato non preveda l'obbligo giuridico di raccogliere tali dati, né stabilisca una base giuridica per l'adozione di provvedimenti sulla base dei risultati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub>, il Centro comune di ricerca della Commissione ha provveduto a raccogliere i dati delle prove che ha effettuato finora e a conservarli per un uso futuro.

La Commissione desidera sottolineare che, per qualità e quantità, i dati non soddisfacevano i requisiti minimi necessari per poter valutare in modo significativo la correttezza dei valori di CO<sub>2</sub> dei veicoli.

A differenza delle emissioni di inquinanti atmosferici, le emissioni di CO<sub>2</sub> non sono regolamentate a livello di singolo veicolo. L'analisi dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> osservati rispetto a quelli registrati nei certificati di conformità richiederebbe quindi prove su campioni di veicoli molto più ampi, nonché la raccolta di dati aggiuntivi, come le informazioni relative alla prova di certificazione. Nel periodo antecedente l'adozione del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392, che obbliga le autorità di omologazione a comunicare sistematicamente dati di omologazione dettagliati, la Commissione non disponeva di questo tipo di informazioni.

A tale proposito, proprio per consentire la verifica e, se necessario, la correzione dei valori di CO<sub>2</sub> dei singoli veicoli, sono state elaborate procedure di "verifica in servizio", come previsto dal regolamento

---

<sup>4</sup> Cfr. punto IV della sintesi, osservazione 23 e conclusione 70 della relazione speciale.

<sup>5</sup> Cfr. punto V della sintesi, osservazioni 25 e 27 e conclusione 71 della relazione speciale.

(UE) 2019/631, che dovranno essere applicate a partire dal 2024. Queste procedure prevedono anche che la Commissione utilizzi i dati sulla CO<sub>2</sub> raccolti nel contesto dei controlli della conformità in servizio in relazione agli inquinanti atmosferici e delle attività di vigilanza del mercato. L'analisi di questi e di altri dati pertinenti dovrebbe favorire l'individuazione delle famiglie di veicoli che presentano il maggior rischio di discrepanze tra i valori reali delle emissioni di CO<sub>2</sub> e quelli registrati nei CdC.

## **2. Processo di monitoraggio dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto nuove**

La Commissione accoglie con favore le osservazioni in cui la Corte indica che il processo di conferma dei dati ha migliorato la qualità dei dati di monitoraggio finali<sup>6</sup> e che è stato possibile confermare i risultati della Commissione<sup>7</sup>.

Le diverse fasi del processo di raccolta e verifica dei dati sono indicate nella normativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto. La Commissione riconosce che l'intero processo è lungo e che può essere percepito come complicato. La Commissione desidera sottolineare quanto sia fondamentale, viste le conseguenze finanziarie cui va incontro il costruttore che non rispetta il proprio obiettivo specifico per le emissioni, eseguire una verifica approfondita dei dati onde garantire la solidità degli insiemi di dati finali e delle conclusioni che su di essi poggiano. La Commissione desidera altresì sottolineare che, da quando sono state inizialmente fissate le scadenze di legge, gli insiemi di dati hanno registrato un significativo aumento in termini di dimensioni e complessità. Inoltre negli ultimi anni è stato necessario integrare nelle decisioni di monitoraggio annuali ulteriori calcoli e attività di monitoraggio dei dati per sostenere i nuovi obiettivi.

La Commissione ha collaborato con gli Stati membri e i costruttori, sia a livello bilaterale che nell'ambito del Gruppo di esperti, per assisterli nella presentazione e nella verifica dei dati, mediante la pubblicazione di linee guida che aggiorna con cadenza annuale nonché attraverso discussioni mirate. Sono in corso iniziative per migliorare ulteriormente gli strumenti di comunicazione e snellire le verifiche dei dati: ciò dovrebbe contribuire ad accelerare il processo di monitoraggio, garantendo al contempo la solidità dei risultati finali.

## **3. I veicoli elettrici guidano la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli nuovi**

L'obiettivo perseguito dal regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto è di ridurre le emissioni complessive di CO<sub>2</sub> del parco di auto nuove, non già di regolamentare le emissioni dei singoli veicoli o di alcuni segmenti del parco auto. Questa impostazione ha un duplice effetto: da un lato, conferisce ai costruttori di auto una maggiore flessibilità affinché possano tenere conto delle esigenze e dei desideri dei clienti e, dall'altro, assicura la continua riduzione delle emissioni a livello di parco auto. La stessa logica è alla base dell'introduzione di altre modalità, come la possibilità per i costruttori di costituire raggruppamenti al fine di raggiungere i loro obiettivi vincolanti.

Tuttavia la Commissione concorda con le constatazioni della Corte secondo cui la riduzione delle emissioni medie reali di CO<sub>2</sub> dei veicoli nuovi negli ultimi anni è principalmente riconducibile alla maggiore diffusione dei veicoli elettrici<sup>8</sup>, mentre non è stato possibile osservare alcun progresso

---

<sup>6</sup> Cfr. osservazione 42 e conclusione 74 della relazione speciale.

<sup>7</sup> Cfr. osservazione 46 e conclusione 74 della relazione speciale.

<sup>8</sup> Cfr. osservazione 53 e conclusione 76 della relazione speciale.

significativo nell'efficienza media del carburante dei veicoli convenzionali, in un contesto caratterizzato dall'aumento della massa media dei veicoli e della potenza dei motori<sup>9</sup>.

Come illustrato nella figura 12 della relazione della Corte, sia nel 2020 che nel 2021, con l'entrata in applicazione degli obiettivi più rigorosi, le emissioni medie delle auto per km sono diminuite del 12 % su base annua. L'andamento discendente è proseguito nel 2022 con un ulteriore calo delle emissioni medie pari al 6 %, secondo i dati provvisori. Questa contrazione si è verificata non solo in condizioni di laboratorio, ma anche su strada. Secondo le previsioni, le emissioni medie dovrebbero diminuire ulteriormente grazie alla continua crescita della quota di veicoli elettrici.

### III. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

#### **Raccomandazione 1 – Aumentare il livello di certezza che le emissioni dei veicoli corrispondano ai livelli dichiarati dai costruttori sui certificati di conformità**

**La Commissione dovrebbe:**

- a) **monitorare gli Stati membri per assicurarsi che le autorità di omologazione effettuino i controlli previsti sui costruttori al fine di fornire garanzie sui dati inclusi nei certificati di conformità;**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione.

La Commissione monitorerà gli Stati membri nell'ambito del forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione per acquisire informazioni utili sui controlli effettuati dalle autorità di omologazione.

Sono stati introdotti ulteriori sviluppi di carattere normativo diretti a migliorare la sorveglianza dell'applicazione delle norme e facilitare il controllo automatico dei dati sulle emissioni presenti nei certificati di conformità. In particolare, il CdC elettronico, che è stato introdotto dal regolamento (UE) 2021/133 e sarà obbligatorio dal 5 luglio 2026, dovrebbe consentire una migliore conferma dei dati indicati nei CdC dei singoli veicoli.

La Commissione intende porre in essere le procedure necessarie per eseguire le valutazioni (di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione) delle procedure adottate dalle autorità di omologazione e sta elaborando la legislazione di esecuzione indispensabile a tale scopo.

Inoltre sono state approvate dagli Stati membri e dovrebbero essere adottate entro la fine del 2023 le procedure per la verifica in servizio delle emissioni di CO<sub>2</sub>, la cui attuazione da parte delle autorità di omologazione dovrebbe quindi iniziare a partire dal 2024 (cfr. anche la lettera c)).

---

<sup>9</sup> Cfr. osservazione 57 e conclusione 76 della relazione speciale.

- b) verificare se sia fattibile rendere disponibili ai consumatori le informazioni sui consumi reali in base alle loro esigenze specifiche;**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione e intende tenerne conto in sede di preparazione delle azioni future, in linea con i principi del legiferare meglio.

La Commissione deve provvedere affinché il pubblico sia informato dell'evoluzione nel tempo della rappresentatività reale dei dati ufficiali sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante.<sup>10</sup> La Commissione è tenuta a pubblicare ogni anno insieme di dati aggregati anonimizzati, ivi compresi dati per costruttore<sup>11</sup>.

La Commissione sta valutando come pubblicare i dati reali in un formato che consenta ai potenziali utilizzatori, compresi i consumatori, di aggregarli in base alle loro esigenze specifiche.

La Commissione è tenuta a riesaminare la direttiva 1999/94/CE (direttiva sull'etichettatura delle auto) entro la fine del 2024. Tale riesame dovrebbe tenere conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante e di energia, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, anche in condizioni reali<sup>12</sup>.

- c) monitorare da vicino l'attuazione della metodologia proposta per le prove delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli già in circolazione e, nel caso in cui queste prove vengano effettuate dalle autorità di omologazione, effettuare interventi correttivi, qualora necessario.**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione.

Le procedure per la verifica in servizio delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono state approvate dagli Stati membri e dovrebbero essere adottate entro la fine del 2023. A partire dal 2024 le autorità di omologazione controlleranno a campione i veicoli in servizio e verificheranno la corrispondenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> di tali veicoli, determinate secondo la procedura utilizzata per l'omologazione (WLTP), e i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> registrati nei rispettivi certificati di conformità.

La Commissione sarà informata dei risultati e, nel caso in cui le autorità individuino scostamenti dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub>, assicurerà l'adeguamento delle emissioni specifiche medie dei costruttori interessati e, se del caso, intraprenderà azioni di follow-up nel quadro della normativa in materia di omologazione.

A partire dal 2024 la Commissione collaborerà con le autorità degli Stati membri, anche mediante seminari, per supportare e garantire l'attuazione delle nuove procedure.

---

<sup>10</sup> Articolo 12 del regolamento (UE) 2019/631.

<sup>11</sup> Articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione.

<sup>12</sup> Articolo 15, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2019/631.

## Raccomandazione 2 – Fare miglior uso degli strumenti elettronici di raccolta e verifica dei dati sulle auto

La Commissione dovrebbe:

- a) **nell'ambito del forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione, sostenere le autorità di omologazione degli Stati membri nel processo di standardizzazione e nell'uso del formato elettronico dei certificati di omologazione, nonché verificare la possibilità di introdurre un obbligo giuridico a livello dell'UE riguardante l'utilizzo esclusivo del formato elettronico in futuro;**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione e intende tenerne conto in sede di preparazione delle azioni future, in linea con i principi del legiferare meglio. Tuttavia la Commissione non può anticipare il contenuto delle future proposte legislative.

La Commissione incoraggerà le autorità di omologazione a elaborare certificati di omologazione elettronici armonizzati con dati strutturati, sulla base del modello riportato nella normativa in materia di omologazione<sup>13</sup>. In sede di forum, la Commissione valuterà con gli Stati membri la possibilità di introdurre un obbligo giuridico.

- b) **verificare la possibilità di snellire le procedure di conferma dei dati provvisori con gli Stati membri e i costruttori;**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione.

La Commissione si è adoperata per migliorare l'efficienza della raccolta e dell'elaborazione dei dati, sia nella fase relativa alle comunicazioni degli Stati membri, sia in seguito alle osservazioni dei costruttori in merito ai dati provvisori.

La Commissione si impegna a fornire ulteriore supporto sia ai paesi dichiaranti che ai costruttori attraverso documenti di orientamento e scambi mirati ed è aperta a riconsiderare e affrontare gli aspetti del processo di monitoraggio che potrebbero contribuire ad accelerare la pubblicazione delle raccolte di dati.

**L'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) dovrebbe:**

- c) **rendere tutte le funzioni di comunicazione e verifica dello strumento Reportnet3 disponibili ai paesi dichiaranti e ai costruttori, per permettere loro di caricare ed effettuare prove sui propri dati.**

**(Termine di attuazione: dicembre 2025)**

La Commissione prende nota del fatto che questa raccomandazione è destinata all'AEA.

---

<sup>13</sup> Regolamento (UE) 2020/683.



## **Raccomandazione 3 – Riorientare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> sugli elementi principali che incidono sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove**

**La Commissione dovrebbe verificare fattibilità, costi e benefici delle seguenti modifiche al regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto:**

- a) sostituire gli obiettivi attuali a livello dell'UE e dei costruttori (basati sulla riduzione delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>) con obiettivi basati invece su una quota minima di veicoli a zero emissioni;**

**(Termine di attuazione: dicembre 2026)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione e intende tenerne conto in sede di preparazione delle azioni future, in linea con i principi del legiferare meglio.

Entro il 2025 la Commissione preparerà una prima relazione sui progressi realizzati che analizzerà lo stato di avanzamento della transizione verso una mobilità stradale a zero emissioni e le sfide principali da superare per raggiungere tale obiettivo. Detta relazione contribuirà al riesame del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto che avverrà entro il 2026.

La fattibilità e gli impatti dell'opzione strategica proposta dalla Corte in questa raccomandazione potrebbero essere valutati nell'ambito di tale riesame.

- b) introdurre a livello dei costruttori un limite alle "emissioni reali" di CO<sub>2</sub>, da non superare per le auto con motori a combustione e che includa tutti i tipi di veicoli ibridi.**

**(Termine di attuazione: dicembre 2026)**

La Commissione **accoglie** la raccomandazione e intende tenerne conto in sede di preparazione delle azioni future, in linea con i principi del legiferare meglio.

La fattibilità e gli impatti dell'opzione strategica proposta dalla Corte in questa raccomandazione potrebbero essere valutati nell'ambito del riesame del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto che avverrà entro il 2026.