



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2009/0173(COD)**

1.7.2010

## **PARERE**

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Relatore per parere: Oldřich Vlasák

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

1. La proposta di regolamento si basa sulla premessa che ridurre il consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri (VCL) comporterà una diminuzione del livello generale di emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai trasporti, mitigando in questo modo gli effetti del "cambiamento climatico";
2. La proposta stabilisce i limiti di emissioni di CO<sub>2</sub> per i nuovi veicoli commerciali leggeri nell'UE. Ciascun produttore o importatore che non rispetti i requisiti entro i termini previsti incorrerà in sanzioni;
3. La Commissione europea intende garantire che i fabbricanti immettano sul mercato nuovi veicoli con migliori prestazioni per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub>. In tal modo, gli utilizzatori saranno in grado di ammodernare il loro parco auto e di diminuire la quota di emissioni di CO<sub>2</sub> prodotta dai mezzi di trasporto;
4. Tuttavia è opinabile che la proposta raggiunga questo obiettivo:
  - i) la relazione tra i trend identificati come "cambiamenti climatici" e le attività umane (inclusi i trasporti) è ormai acquisita ma non è ancora stata dimostrata in modo incontrovertibile,
  - ii) la quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> dipende in larga misura dal consumo di carburante del veicolo e non è esclusivamente legata alla tecnologia dei motori ma anche ad altre caratteristiche (pneumatici, qualità del carburante) e dalle condizioni di utilizzo del veicolo (qualità delle infrastrutture, velocità, traffico, carico, ecc.),
  - iii) pertanto, concentrare l'impegno esclusivamente sulla tecnologia non porterà necessariamente ad ottenere i risultati auspicati,
  - iv) la proposta, ispirata al regolamento sulle autovetture (Regolamento (CE) n. 443/2009) non tiene sufficientemente in considerazione le principali differenze tra autovetture e veicoli utilitari leggeri ed è in realtà ancor più ambiziosa: il calendario è più serrato e le ammende sono più elevate (120 euro invece di 95 euro);
  - v) le misure proposte si concentrano in particolar modo sull'offerta della filiera economica senza stimolare la domanda per i veicoli commerciali leggeri migliorati (incentivi per operatori/acquirenti), tralasciando ugualmente altri importanti aspetti legati al consumo di carburante;
  - vi) realizzare gli obiettivi di 175gr di CO<sub>2</sub>/km (nel 2016) e di 135gr di CO<sub>2</sub>/km (nel 2020) richiederà un maggiore investimento nello sviluppo di nuove tecnologie da parte dell'industria automobilistica;
  - vii) non solo tali investimenti avranno un impatto sul prezzo dei veicoli (con un aumento fino al 10%), riducendo la loro accessibilità e scoraggiando quindi l'acquisto da parte degli operatori (che continueranno ad utilizzare il parco auto posseduto, caratterizzato da basse prestazioni in termini di consumo di carburante ed emissioni di CO<sub>2</sub>, e in alcuni paesi potrebbe aumentare l'importazione d'auto di seconda mano),
  - viii) ma l'industria automobilistica sta già affrontando seri problemi dal momento che la domanda per nuovi veicoli è diminuita a causa della crisi economica; è quindi

- difficile realizzare potenziali investimenti obbligatori in nuove tecnologie che risulteranno dannosi per la redditività del settore (in particolar modo per quanto riguarda l'obiettivo di 135 gr di CO2/km entro il 2020),
- ix) inoltre, il settore automobilistico è già costretto a destinare gran parte dei fondi per la ricerca e lo sviluppo per realizzare gli obiettivi Euro 5 e Euro 6,
5. sussistono serie preoccupazioni in merito alla realizzazione dell'obiettivo originario di prevenire il "cambiamento climatico" e ci si chiede se gli obiettivi e il calendario proposti siano realistici e fattibili;
6. Tenendo conto di:
- i) regolamenti n. 2007/46, 715/2007 e 443/2009;
  - ii) la quota relativamente bassa di emissioni di CO2 prodotta dal settore;
  - iii) la necessità di migliorare l'efficacia del consumo di carburante e di conseguenza la prestazione in termini di emissioni di CO2 nel settore dei trasporti migliorando la qualità dell'aria;
  - iv) gli impegni esistenti sottoscritti dal settore (per es: la risoluzione dell'Unione internazionale trasporti stradali che sancisce un impegno volontario per ridurre la emissioni di CO2 del 30% entro il 2030);
  - v) la tendenza generale, generata dalla domanda, di accrescere l'efficienza del consumo di carburante da parte degli operatori, in questo settore altamente competitivo;
  - vi) l'attuale ottimizzazione del consumo di carburante dei VCL e, di conseguenza, un ridotto margine di manovra per ulteriori miglioramenti;
  - vii) il ciclo di produzione specifico dei VCL (circa dieci anni): più lungo rispetto a quello delle autovetture;
  - viii) il rischio che le categorie di VCL che non riescono a realizzare gli obiettivi non siano più disponibili sul mercato poiché i consumatori preferiranno acquistare diversi veicoli a basse emissioni rispetto a un veicolo più grande ma che è stato ritirato dal commercio perché non rispetta gli obiettivi;
  - ix) le tipologie speciali di VCL in uso presso le forze di polizia, di soccorso o per altri scopi specifici di interesse generale potrebbero non essere in misura di rispettare gli obiettivi;
  - x) la crisi economica e i suoi seri effetti sui fabbricanti d'auto e sui consumatori;
  - xi) la necessità di sostenere il settore (produzione) piuttosto che ostacolarlo con misure onerose (o persino ammende);
  - xii) la necessità di sostenere il mercato (consumatori) piuttosto che introdurre costi aggiuntivi tramite misure politiche discutibili;
  - xiii) la necessità di stanziare maggiori incentivi per promuovere la domanda e l'utilizzo di veicoli che consumano carburante in modo più efficiente;
  - xiv) il pericolo di imporre oneri pratici al settore automobilistico e al suo indotto attraverso politiche innovative ma irrealizzabili;
  - xv) il ruolo della commissione TRAN in quanto promotore della mobilità nell'UE.

***I punti chiave della proposta del relatore sono pertanto:***

- posticipare l'entrata in vigore del regolamento (di 3 anni per l'obiettivo di 175 gr di CO<sub>2</sub>/km);
- ridurre l'obiettivo del 2020 da 135 gr a 162 gr di CO<sub>2</sub>/km;
- utilizzare le entrate provenienti dall'indennità per le emissioni in eccesso per finanziare progetti volti a ridurre l'impatto dei trasporti sull'ambiente,
- e migliorare le misure relative ai supercrediti, armonizzare le sanzioni in materia di VCL e autovetture oltre ad altri emendamenti.

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento Considerando 15

##### *Testo della Commissione*

(15) La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri *per il 2020*.

##### *Emendamento*

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km. Per assicurare la compatibilità con tale approccio e garantire certezza all'industria ai fini della programmazione, è opportuno fissare *altresì* un obiettivo a lungo termine per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri *per il 2022. L'obiettivo di emissioni medie di 135 g CO<sub>2</sub>/km deve essere conseguito entro il 2022.*

### Emendamento 2

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 20**

*Testo della Commissione*

(20) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare **un'indennità** per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 1° gennaio 2014. Occorre modulare **tale indennità** in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle **indennità** deve essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009. Le **indennità** per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

*Emendamento*

(20) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare **una penale** per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 1° gennaio 2014. Occorre modulare **la penale** in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle **penali** deve essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009. Le **penali** per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

*(Emendamento inteso a sostituire il termine "indennità" con "penale". Si applica all'intero testo).*

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso a sostituire il termine "indennità" con "penale". Si applica all'intero testo (considerando 23 e 26 e articoli 6, 8, 10 e 12).*

**Emendamento 3**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 21 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(21 bis) Per garantire che i valori di emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante di veicoli completati siano rappresentativi la Commissione deve prendere in considerazione, se del caso, la legislazione in materia di omologazione.**

## Motivazione

*Per tener conto dei requisiti specifici di "veicoli in più fasi", veicoli che sono costruiti inizialmente in modo incompleto e devono poi essere completati con almeno una fase successiva da parte di un altro fabbricante, la Commissione europea ha raccomandato emendamenti alla proposta originale. Questo emendamento recepisce tali raccomandazioni.*

### Emendamento 4

#### Proposta di regolamento Considerando 23 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(23 bis) Gli effetti benefici dei limitatori di velocità per la tutela dell'ambiente ed il consumo energetico, sul piano dell'usura del motore e dei pneumatici e per la sicurezza della circolazione contribuiranno al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento.***

### Emendamento 5

#### Proposta di regolamento Considerando 24

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(24) La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno **valutare la possibilità di** ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di

(24) La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di cui al presente regolamento.

cui al presente regolamento.

#### *Motivazione*

*A differenza dei veicoli pesanti, i veicoli commerciali leggeri non sono attualmente dotati di limitatori di velocità. Tali dispositivi sono uno strumento molto efficace sotto il profilo dei costi per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> nonché per contribuire alla sicurezza stradale. L'ambito di applicazione della direttiva 92/6/CEE, modificata dalla direttiva 2002/85/CE, deve essere esteso ai veicoli commerciali leggeri a norma delle disposizioni di tale direttiva.*

#### **Emendamento 6**

##### **Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 2**

###### *Testo della Commissione*

2. A decorrere dal **2020** il presente regolamento fissa un obiettivo di 135 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità.

###### *Emendamento*

2. A decorrere dal **2022** il presente regolamento fissa un obiettivo di 135 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità.

#### **Emendamento 7**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a**

###### *Testo della Commissione*

a) "emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>", per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce;

###### *Emendamento*

a) "emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>", per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce, **come sancito all'articolo 2 del presente regolamento**;



## Emendamento 8

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f

##### *Testo della Commissione*

(f) "emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>", le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto) nel certificato di conformità;

##### *Emendamento*

(f) "emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>", le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto) nel certificato di conformità ***del veicolo completo o completato***;

##### *Motivazione*

*Per tener conto dei requisiti specifici di "veicoli in più fasi" la Commissione europea ha raccomandato emendamenti alla proposta originale. L'emendamento riprende tali raccomandazioni.*

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera g bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***g bis) "veicolo completo" nuovo, un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE.***

##### *Motivazione*

*I veicoli completati sono coperti dalla proposta legislativa.*

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera g ter (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***g ter) "impronta", la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo***

*quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE.*

*Motivazione*

*Coerenza con l'allegato II, sezione B, punto 5.*

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Laddove non siano disponibili le emissioni specifiche del veicolo completato, il fabbricante del veicolo di base deve usare le emissioni specifiche del veicolo di base per determinare la sua media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.*

*Motivazione*

*Per tener conto dei requisiti specifici di "veicoli in più fasi" la Commissione europea ha raccomandato emendamenti alla proposta originale. L'emendamento riprende tali raccomandazioni.*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – comma 2 – trattini 1, 2 e 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

- 75% nel 2014,
- 80% nel 2015,
- 100% a partire dal 2016.

- 50% nel 2014,
- 75% nel 2015,
- 100% a partire dal 2016 onwards.

## **Emendamento 13**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 5 – titolo**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Supercrediti

Supercrediti *e incentivi finanziari*

*Motivazione*

*Si ravvisa l'esigenza di ampliare l'ambito di applicazione del regolamento onde incoraggiare il rinnovamento del parco veicoli commerciali leggeri.*

#### **Emendamento 14**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 5 – comma -1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***- 1 bis. Gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari che si applicano alla produzione in serie di veicoli conformi al presente regolamento e alle relative disposizioni di attuazione.***

***Tali incentivi sono validi per tutti i veicoli nuovi, in vendita sul mercato di uno Stato membro, che siano conformi almeno agli obiettivi specifici di emissione di cui all'allegato I prima delle date fissate nel medesimo allegato e cessino nelle date ivi stabilite.***

*Motivazione*

*Per conseguire gli obiettivi, occorre incentivare il rinnovamento del parco veicoli.*

#### **Emendamento 15**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 5 – comma - 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***- 1 ter. Gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per ammodernare i veicoli in servizio e per demolire quelli che non sono conformi al presente regolamento.***

*Motivazione*

*Per conseguire gli obiettivi, occorre incentivare il rinnovamento del parco veicoli.*

**Emendamento 16**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 5 – comma - 1 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***-1 quater. Per ogni tipo di veicolo gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 bis e 1 ter non superano il costo supplementare dei dispositivi tecnici montati per soddisfare gli obiettivi specifici delle emissioni fissati nell'allegato I, costo d'installazione compreso.***

*Motivazione*

*Gli incentivi finanziari devono essere collegati ai costi supplementari dei dispositivi tecnici montati per soddisfare i limiti delle emissioni.*

**Emendamento 17**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 5 – comma - 1 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***-1 quinquies. La Commissione è informata in tempo utile dei progetti volti a introdurre o modificare gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 bis e 1 ter.***

*Motivazione*

*La Commissione deve svolgere un ruolo di coordinamento.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 5 – alinea – trattini 1, 2 e 3**

##### *Testo della Commissione*

- 2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,
- 1,5 veicoli commerciali leggeri nel **2015**,
- 1 veicolo commerciale leggero a partire dal **2016**.

##### *Emendamento*

- 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,
- 1,5 veicoli commerciali leggeri nel **2016**,
- 1 veicolo commerciale leggero a partire dal **2018**.

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 5 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

#### **Articolo 5 bis**

##### **Limitazione di velocità**

***A decorrere dal 2018 i costruttori di veicoli commerciali leggeri garantiscono che tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi rientranti nell'ambito d'applicazione del presente regolamento, di cui all'articolo 2, siano dotati di un dispositivo di limitazione della velocità che non consenta di superare la velocità massima di 120 km/h.***

##### *Motivazione*

*A differenza dei veicoli pesanti, i veicoli commerciali leggeri non sono attualmente dotati di dispositivi di limitazione della velocità. I dispositivi di limitazione della velocità sono uno strumento molto efficace sotto il profilo dei costi per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> e per contribuire alla sicurezza stradale.*

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 8 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone **al** costruttore o, nel caso di un raggruppamento, **al** responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

*Emendamento*

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone **a ciascuno** costruttore o, nel caso di un raggruppamento, **a ciascuno** responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

**Emendamento 21**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a – punto i**

*Testo della Commissione*

(a) dal **2014** al **2018**:  
(i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
 $((\text{emissioni in eccesso} - 3) \times 120\text{€} + 45 \text{€}) \times$   
 $\times$  numero di veicoli commerciali leggeri nuovi

*Emendamento*

(a) dal **2017** al **2021**:  
(i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
 $((\text{emissioni in eccesso} - 3) \times 95\text{€} + 45 \text{€}) \times$   
 $\times$  numero di veicoli commerciali leggeri nuovi

*Motivazione*

*Il premio per le emissioni in eccesso deve essere coerente con le disposizioni del regolamento (CE) 443/2009 (CO<sub>2</sub> proveniente da autoveicoli).*

**Emendamento 22**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

b) a partire dal 2019:  
 $(\text{emissioni in eccesso} \times 120 \text{€}) \times$  numero di veicoli commerciali leggeri nuovi.

*Emendamento*

b) a partire dal 2019:  
 $(\text{emissioni in eccesso} \times 95 \text{€}) \times$  numero di veicoli commerciali leggeri nuovi.

## Emendamento 23

### Proposta di regolamento

#### Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 2 – primo sottocomma

##### *Testo della Commissione*

"emissioni in eccesso", il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte dell'anno civile cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11, e

##### *Emendamento*

"emissioni in eccesso", il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte dell'anno civile cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11 **e dall'utilizzo del dispositivo di limitazione della velocità conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 bis, e**

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento

#### Articolo 8 – paragrafo 4

##### *Testo della Commissione*

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

##### *Emendamento*

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione europea **e devono essere utilizzate esclusivamente per finanziare progetti di innovazione tecnologia volti a mitigare l'impatto negativo dei trasporti sull'ambiente.**

##### *Motivazione*

*Il gettito proveniente dalle emissioni prodotte in eccesso deve essere destinato alla ricerca per migliorare l'impatto ambientale del settore.*

## Emendamento 25

### Proposta di regolamento

#### Articolo 10 – paragrafo 1 – alinea

##### *Testo della Commissione*

Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a **22 000** unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

##### *Emendamento*

Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a **25.000** unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

##### *Motivazione*

*Considerato che la quota di mercato complessiva dei piccoli costruttori di veicoli commerciali leggeri è soltanto il 5%, il relatore propone di estendere il limite da 22.000 veicoli immatricolati (1% del totale di vendite di VCL nell'UE) a 25.000 (circa 1,4%). Ciò è comunque inferiore alla cifra (equivalente al 2% del totale delle vendite) approvata nel Regolamento (CE) 443/2009 sulla riduzione di CO<sub>2</sub> proveniente da nuovi autoveicoli. Ciò consentirebbe maggiore flessibilità ai piccoli costruttori nell'uscire dalla crisi economica.*

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento

#### Articolo 10 – paragrafo 1 – alinea – lettera b

##### *Testo della Commissione*

(b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a **22 000** unità per anno civile; oppure

##### *Emendamento*

(b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a **25.000** unità per anno civile; oppure

##### *Motivazione*

*Considerato che la quota di mercato complessiva dei piccoli costruttori di veicoli commerciali leggeri è soltanto il 5%, il relatore propone di estendere il limite da 22.000 veicoli immatricolati (1% del totale di vendite di VCL nell'UE) a 25.000 (circa 1,4%). Ciò è comunque inferiore alla cifra (equivalente al 2% del totale delle vendite) approvata nel Regolamento (CE) 443/2009 sulla riduzione di CO<sub>2</sub> proveniente da nuovi autoveicoli. Ciò consentirebbe maggiore flessibilità ai piccoli costruttori nell'uscire dalla crisi economica.*



## Emendamento 27

### Proposta di regolamento

#### Articolo 10 – paragrafo 2 – lettera d

##### *Testo della Commissione*

(d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti.

##### *Emendamento*

(d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore **e la media dell'industria**, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti.

##### *Motivazione*

*Se è vero che per raggiungere l'obiettivo di 175 g CO<sub>2</sub>/km la riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> media industriale è del 14%, è pur vero che i piccoli produttori dovranno far fronte a riduzioni di oltre il doppio. Quindi, per non discriminarli, la media dell'industria deve conformarsi ai criteri che hanno ispirato l'approvazione della deroga.*

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 2 – alinea

##### *Testo della Commissione*

2. Entro il 31 dicembre 2012 la Commissione adotta le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

##### *Emendamento*

2. Entro il 31 dicembre 2012 la Commissione adotta le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate **sono conformi alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009** e si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

##### *Motivazione*

*L'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri indica che la Commissione adotta, entro il 2010, le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative.*

## **Emendamento 29**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 1**

##### *Testo della Commissione*

1. Entro il 31 ottobre 2016 e, successivamente, ogni tre anni, sono adottate misure per modificare l'allegato I in modo tale che il dato  $M_0$  ivi riferito risulti essere la massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi **dei** tre precedenti anni civili.

##### *Emendamento*

1. Entro il 31 ottobre 2016 e, successivamente, ogni tre anni, sono adottate misure per modificare l'allegato I in modo tale che il dato  $M_0$  ivi riferito risulti essere la massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi **immatricolati nei** tre precedenti anni civili.

## **Emendamento 30**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 4 – comma 1 e trattino 1**

##### *Testo della Commissione*

le modalità per raggiungere in modo efficace sotto il profilo dei costi un obiettivo a lungo termine di 135 g CO<sub>2</sub>/km entro l'anno **2020**, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornata, e

##### *Emendamento*

le modalità per raggiungere in modo efficace sotto il profilo dei costi un obiettivo a lungo termine di 135 g CO<sub>2</sub>/km entro l'anno **2022**, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornata, nonché

## **Emendamento 31**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 7**

##### *Testo della Commissione*

**7. La Commissione riesamina, entro il 2015, il metodo per la determinazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati di cui all'allegato II, parte B, punto 7, ed eventualmente presenta una proposta di modifica del suddetto allegato al Parlamento europeo e al Consiglio.**

##### *Emendamento*

**7. Entro il 2014 la Commissione definisce, se del caso, una procedura per avere valori rappresentativi di emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante di veicoli completati.**

*Motivazione*

*Per tener conto dei requisiti specifici di "veicoli in più fasi" la Commissione europea ha raccomandato emendamenti alla proposta originale. L'emendamento riprende tali raccomandazioni.*

**Emendamento 32**

**Proposta di regolamento**

**Allegato 2 – sezione A – punto 3 – lettera d – punto ii**

*Testo della Commissione*

ii) le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>;

*Emendamento*

ii) le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> **e la quota di riduzione delle emissioni attraverso le tecnologie innovative in conformità dell'articolo 11;**

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso a garantire la coerenza del testo.*

**Emendamento 33**

**Proposta di regolamento**

**Allegato II – parte B – punto 7**

*Testo della Commissione*

**7. Emissioni specifiche dei veicoli completati. Le emissioni specifiche dei veicoli completati sono determinate a norma della direttiva 2004/3/CE. Se tale valore non è disponibile, le emissioni specifiche di un veicolo completato sono considerate pari al valore più elevato delle emissioni specifiche di tutti i veicoli completi dello stesso tipo del veicolo incompleto sul quale si basa il veicolo completato e che sono stati immatricolati nell'UE nello stesso anno di monitoraggio; per "tipo di veicolo" s'intende la definizione di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE. Se i valori relativi alle emissioni specifiche di tutti i veicoli completi sono più di tre si applica**

*Emendamento*

**soppresso**

*il secondo valore più elevato.*

*Motivazione*

*Per tener conto dei requisiti specifici di "veicoli in più fasi" la Commissione europea ha raccomandato emendamenti alla proposta originale. L'emendamento riprende tali raccomandazioni.*

## PROCEDURA

|  |   |           |
|--|---|-----------|
| <b>Titolo</b>  | Livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi  |           |
| <b>Riferimenti</b>   | COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)   |           |
| <b>Commissione competente per il merito</b>                                    | ENVI  |           |
| <b>Parere espresso da</b><br>Annuncio in Aula                                  | TRAN<br>24.11.2009  |           |
| <b>Relatore per parere</b><br>Nomina   | Oldřich Vlasák<br>9.11.2009   |           |
| <b>Esame in commissione</b>  | 27.4.2010   | 21.6.2010 |
| <b>Approvazione</b>  | 22.6.2010   |           |
| <b>Esito della votazione finale</b>  | +: 32   | –: 4      |
|  | 0: 2  |           |
| <b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>              | Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada |           |
| <b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>                    | Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke  |           |
| <b>Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b> | Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu   |           |