



Documento di seduta

A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio
concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di
carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Damiano Zoffoli

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	32
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO.....	35
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	54
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	55

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0279),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0168/2017),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 ottobre 2017¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0010/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Per garantire il conseguimento di tale obiettivo, gli Stati membri dovrebbero raccogliere le migliori pratiche in materia di formazione alla guida efficiente sul

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

piano energetico e promuovere l'uso di tale formazione. Occorre inoltre favorire il ricorso a nuove tecnologie volte a potenziare l'efficienza e ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, unitamente all'uso di configurazioni più aerodinamiche e all'ottimizzazione del piano di carico. Al fine di ridurre il consumo di carburante, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione l'opportunità di utilizzare fondi per l'ammodernamento del parco dei veicoli pesanti, la manutenzione e il miglioramento delle strade, e promuovere l'uso di pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento e di rimorchi più leggeri nonché l'uso di carburanti alternativi come l'idrogeno o i carburanti ottenuti attraverso il riciclaggio e il trattamento delle materie plastiche.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) Per poter rispettare l'accordo di Parigi è necessario che le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti siano prossime allo zero entro il 2050.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti da autocarri, autobus e pullman, ossia dai veicoli pesanti, rappresentano attualmente circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali nell'Unione e se *ne* prevede un *ulteriore aumento entro* il 2030. Occorre introdurre misure efficaci volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti al fine di contribuire alla

(4) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti da autocarri, autobus e pullman, ossia dai veicoli pesanti, rappresentano attualmente circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali nell'Unione e, se *non saranno adottate ulteriori misure, si prevede che entro il 2030 arriveranno a rappresentare il 30 % del totale delle emissioni di CO₂*

necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

riconducibili ai trasporti stradali. Le emissioni prodotte dai veicoli pesanti registreranno un aumento del 10 % tra il 2010 e il 2030 e del 17 % tra il 2010 e il 2050. Occorre introdurre misure efficaci volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti al fine di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti, stimolando allo stesso tempo la competitività dell'industria e fornendo agli operatori del settore informazioni utili ad orientare le proprie scelte. Inoltre, le riduzioni delle emissioni possono essere conseguite anche elaborando soluzioni e approntando incentivi per l'ottimizzazione del carico, la formazione di convogli di autocarri, la formazione dei conducenti, il rinnovo del parco veicoli, la riduzione della congestione e gli investimenti nella manutenzione dell'infrastruttura.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti¹³, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante.

Emendamento

(5) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti¹³, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante. ***Nel pacchetto sulla mobilità intitolato "L'Europa in movimento" presentato nel 2017, la Commissione prevedeva per la prima metà del 2018 una proposta concernente norme per i veicoli pesanti. La pubblicazione tempestiva di tale proposta è essenziale per consentire la rapida adozione di tali norme.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Le imprese di trasporto sono in larga parte piccole e medie imprese. Inoltre, non hanno ancora accesso a informazioni standardizzate per valutare le tecnologie mirate al risparmio di carburante o per confrontare i veicoli in modo da operare scelte il più possibile informate al momento dell'acquisto e ridurre le spese di carburante, che equivalgono a circa un quarto dei loro costi operativi.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) Le informazioni sulle prestazioni del veicolo relativamente alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto. Tutti i costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione incrementando, di conseguenza, la competitività. Le informazioni rappresenterebbero inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo

(7) Le informazioni sulle prestazioni del veicolo relativamente alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto, ***e garantire il massimo livello di trasparenza.*** Tutti i costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione ***e incoraggerebbe lo sviluppo di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico*** incrementando, di conseguenza, la competitività. Le informazioni rappresenterebbero inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati

energetico. È pertanto opportuno che i dati relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento della Commissione (UE) [.../...]¹⁵ [Opoce inserire riferimento corretto], siano monitorati, comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico.

¹⁵ Regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del ..., pag. ...).

membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo energetico. È pertanto opportuno che i dati relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento della Commissione (UE) [.../...]¹⁵ [Opoce inserire riferimento corretto], siano monitorati, comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico.

¹⁵ Regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del ..., pag. ...).

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO₂, è opportuno monitorare e comunicare i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati sui gruppi propulsori nonché sui pertinenti elementi della carrozzeria.

Emendamento 8

Emendamento

(8) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO₂, è opportuno monitorare e comunicare i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati sui gruppi propulsori nonché sui pertinenti elementi della carrozzeria. ***Le responsabilità specifiche in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati sono descritte rispettivamente agli articoli 4 e 5.***

Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) È necessario che il sistema di monitoraggio e comunicazione dei dati sia di facile utilizzo per tutte le imprese che operano nel settore dei trasporti, a prescindere dalle loro dimensioni e risorse.

Emendamento 9

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) I dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel [2019]. A partire da tale data, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere pertanto tenute a fornire i dati relativi alle nuove immatricolazioni e i costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire i dati tecnici relativi **a tali veicoli.**

(9) I dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel [2019]. A partire da tale data, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere pertanto tenute a fornire i dati relativi alle nuove immatricolazioni e i costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire i dati tecnici relativi **ai veicoli che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) [.../...] della Commissione.**

^{1 bis} **Regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del ..., ...).**

+ **GU: inserire il riferimento corretto.**

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Al fine di garantire che gli operatori economici possano prepararsi meglio alle modifiche normative, la Commissione dovrebbe pubblicare entro il 30 giugno 2018 un calendario per l'applicazione programmata del software VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), lo strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli, sviluppato nell'ambito del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione alle tecnologie e innovazioni principali atte a ridurre le emissioni del trasporto merci su strada. Essa dovrebbe altresì aggiornare senza indugi la procedura di prova VECTO, istituita in conformità del Regolamento (CE) 595/2009, in modo da includere tutte le categorie di veicoli pesanti, compresi tutti i gruppi propulsori alternativi, i rimorchi e tutti i nuovi tipi di carburanti alternativi che si renderanno disponibili sul mercato, così da coprire l'intera gamma dei possibili veicoli pesanti. È pertanto importante che la Commissione riesamini regolarmente il campo di applicazione degli obblighi di monitoraggio e comunicazione previsti dal presente regolamento e, se del caso, presenti proposte legislative.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) È necessario che il sistema di monitoraggio e comunicazione dei dati sia di facile utilizzo per tutti gli operatori dei trasporti, a prescindere dalle loro

dimensioni e dalle risorse di cui dispongono. La Commissione dovrebbe promuovere attivamente tale sistema per garantire che esso abbia un impatto significativo sul settore e per accrescere la consapevolezza della disponibilità dei dati comunicati.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) La Commissione dovrebbe altresì monitorare e comunicare i risultati delle prove di conformità della produzione dei file di input del software VECTO.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) L'analisi effettuata dalla Commissione sui dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori relativi all'anno di calendario precedente dovrebbe essere presentata al pubblico in un modo dal quale risultino chiaramente le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione e dei singoli Stati membri nonché dei singoli costruttori, in maniera comparabile in termini di consumo medio di carburante e di emissioni medie di CO₂, tenendo conto di ogni differenza nel portafoglio di prodotti dei costruttori e del profilo di missione dichiarato.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono di risalire alla fonte dei dati e di verificarli adeguatamente.

Emendamento

(11) È importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. ***Qualora la verifica effettuata dalla Commissione in merito alla correttezza e qualità dei dati oggetto di comunicazione riveli una non conformità intenzionale o negligente con uno dei requisiti di cui al presente regolamento, la Commissione dovrebbe infliggere un'ammenda amministrativa al costruttore in questione per violazione del presente regolamento. L'ammenda amministrativa dovrebbe essere effettiva, proporzionata e dissuasiva.*** Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono di risalire alla fonte dei dati e di verificarli adeguatamente.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Sulla base dell'esperienza acquisita con il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO₂ a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ per le autovetture nuove e del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ per i veicoli commerciali leggeri nuovi, è opportuno affidare all'Agenzia europea dell'ambiente la responsabilità per lo scambio dei dati con le autorità competenti degli Stati membri e i costruttori, nonché per la gestione della banca dati definitiva per conto della Commissione. È altresì opportuno allineare per quanto possibile le procedure di

Emendamento

(12) Sulla base dell'esperienza acquisita con il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO₂ a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ per le autovetture nuove e del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ per i veicoli commerciali leggeri nuovi, è opportuno affidare all'Agenzia europea dell'ambiente la responsabilità per lo scambio dei dati con le autorità competenti degli Stati membri e i costruttori, nonché per la gestione della banca dati definitiva per conto della Commissione, ***banca dati che dovrebbe essere accessibile gratuitamente per gli***

monitoraggio e di comunicazione inerenti ai veicoli pesanti con quelle già esistenti per i veicoli leggeri.

operatori dei trasporti e i terzi in un formato che consenta di effettuare ricerche per via elettronica. È altresì opportuno allineare per quanto possibile le procedure di monitoraggio e di comunicazione inerenti ai veicoli pesanti con quelle già esistenti per i veicoli leggeri.

¹⁶ 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 CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.2.2009, pag. 1).

¹⁶ 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 CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.2.2009, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Nel pacchetto sulla mobilità intitolato "L'Europa in movimento" presentato nel 2017, la Commissione prevedeva per il primo semestre del 2018 una proposta relativa alle norme in materia di CO₂ per i veicoli pesanti. Lo scopo ultimo di questo percorso legislativo dovrebbero essere obiettivi ambiziosi per il 2025 per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, che la Commissione dovrebbe presentare entro il lunedì 30 aprile 2018.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) *La Commissione dovrebbe mettere a punto senza indugi una prova di verifica su strada, che i costruttori di apparecchiature originali siano obbligatoriamente tenuti ad effettuare sotto la supervisione di organismi indipendenti e accreditati, al fine di individuare eventuali discrepanze tra i valori di CO₂ simulati ed effettivi di un veicolo pesante completo. Terzi indipendenti dovrebbero essere autorizzati a effettuare verifiche indipendenti nei servizi tecnici e nei laboratori accreditati e avere accesso ai dati necessari. I risultati di tali prove dovrebbero essere monitorati e comunicati conformemente al presente regolamento e resi pubblici.*

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 12 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quater) *Lo scandalo Dieseldgate, relativamente all'omologazione dei veicoli leggeri, ha dimostrato l'importanza del ruolo degli organismi indipendenti per quanto riguarda la supervisione delle prove di verifica effettuate dai costruttori e quanto sia essenziale, allo stesso tempo, garantire a parti terze la possibilità di eseguire prove indipendenti, perché tale supervisione contribuisce ad accrescere la trasparenza, la credibilità e la tenuta dei sistemi di verifica, monitoraggio e comunicazione.*

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento inerenti alla verifica e alla rettifica dei dati monitorati, alla Commissione devono essere conferite competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸.

Emendamento

soppresso

¹⁸ *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).*

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO₂, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO₂, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per

Emendamento

(14) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO₂, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO₂ **e assicurare l'opportuna verifica e rettifica dei dati monitorati e comunicati**, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente

quanto riguarda la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati, ***le prove di verifica su strada e la determinazione delle misure di verifica e rettifica per i dati comunicati dagli Stati membri e dai costruttori nel quadro del presente regolamento.*** È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione europea.

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione europea ***e per i risultati delle prove di conformità della produzione dei file di input del software VECTO.***

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

La data di produzione è la data della **firma del certificato di conformità o, ove possibile, la data della firma della scheda di omologazione individuale.**

Emendamento

La data di produzione è la data della **simulazione registrata nella scheda di omologazione individuale come specificato all'appendice 2 dell'allegato I del regolamento (UE) .../... della Commissione [GU: si prega di inserire il numero del regolamento di cui al documento Ares (2017)/1900557].**

Motivazione

La data di produzione proposta dalla Commissione rientra in un processo in cui i costruttori hanno poco controllo. L'omologazione individuale è effettuata dai commercianti e dai distributori al momento della registrazione del veicolo. Questa data può conseguentemente avere luogo molto tempo dopo che il veicolo ha lasciato l'impianto dove è stato costruito e pertanto la data stessa non è nota al costruttore. L'utilizzo della data del fascicolo del cliente per il CO₂ corrisponde alla data di conformità della produzione per i veicoli nell'ambito dell'omologazione del veicolo.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. I costruttori comunicano i dati tecnici relativi ai veicoli pesanti che rientrano nel campo d'applicazione del regolamento [.../...]+.

+ GU: inserire il numero del regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il

Emendamento 24

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. Il registro è messo a disposizione del pubblico, ad eccezione dei dati delle voci 1, 24, 25, 32, 33, 39 e **40** di cui all'allegato I, parte B.

Emendamento

1. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. Il registro è messo a disposizione del pubblico, ad eccezione dei dati delle voci 1, **21 bis, 21 ter, 24, 25, 26 bis, 32, 33, 34 bis, 39, 40, 73 bis e 74 bis** di cui all'allegato I, parte B, **per i quali la Commissione consente l'accesso di terzi su richiesta nonché in conformità del regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio** ^{1bis}.

^{1 bis} **Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 13).**

Emendamento 25

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione **può** effettuare la propria verifica **della** qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5.

Emendamento

2. La Commissione **deve** effettuare la propria verifica **sulla correttezza e sulla** qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. **Tale processo può essere effettuato dialogando con le autorità competenti e i costruttori e può essere**

*anche integrato da un sostegno
aggiuntivo da parte di terzi.*

Emendamento 26

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva discrepanze all'interno dell'insieme di dati a seguito della verifica da lei stessa svolta, essa *può, se del caso, adottare* le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro centralizzato di cui all'articolo 6.

Emendamento

3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva discrepanze all'interno dell'insieme di dati a seguito della verifica da lei stessa svolta, essa *adotta* le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro centralizzato di cui all'articolo 6. *Gli Stati membri e i costruttori hanno la possibilità di rettificare eventuali errori entro tre mesi dalla data della loro comunicazione.*

Qualora accerti che un costruttore ha deliberatamente falsificato i dati, la Commissione richiede senza indugio che le autorità competenti rettifichino tali dati e adottino opportuni provvedimenti a norma della direttiva 2007/46/CE.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Qualora la verifica effettuata dalla Commissione in merito alla correttezza e qualità dei dati oggetto di comunicazione a norma dell'articolo 5 riveli una non conformità intenzionale o negligente con uno dei requisiti di cui al presente regolamento, la Commissione infligge un'ammenda amministrativa al costruttore in questione per violazione del presente regolamento. L'ammenda amministrativa è effettiva, proporzionata e dissuasiva.

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 per integrare il presente regolamento riguardo alla non conformità, del calcolo delle ammende amministrative e del metodo con cui tali ammende sono riscosse.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione nonché dei singoli costruttori in termini di consumo medio di carburante e di emissioni medie di CO₂. Essa tiene altresì conto dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO₂, *se disponibili*.

Emendamento

2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione, nonché dei singoli costruttori *in maniera comparabile* in termini di consumo medio di carburante e di emissioni medie di CO₂, *tenendo conto anche delle differenze nel portafoglio di prodotti dei costruttori e del profilo di missione dichiarato*. Essa tiene altresì conto, *se disponibili*, dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO₂ *e di tutti i gruppi propulsori alternativi*. *L'analisi pubblicata dalla Commissione tiene altresì conto dell'ampia varietà di profili di utilizzo associati al parco veicoli pesanti.*

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Entro il 30 giugno 2018, la Commissione pubblica un calendario per l'applicazione programmata dello strumento di simulazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2400 della Commissione (ossia

VECTO) alle tecnologie e innovazioni principali atte a ridurre le emissioni del trasporto merci su strada.

La Commissione riesamina regolarmente il presente regolamento e, se del caso, presenta proposte legislative al fine di estendere gli obblighi di monitoraggio e comunicazione a tutte le categorie di veicoli pesanti, compresi tutti i gruppi propulsori alternativi, i rimorchi e tutti i nuovi tipi di motori a carburanti alternativi.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 8 bis

Standard di CO₂ per veicoli pesanti e prove di verifica su strada

Entro il 30 aprile 2018 la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa relativa a norme in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti per il 2025, in linea con gli obiettivi climatici dell'Unione europea.

Tale proposta è corredata da uno studio sulle misure che contribuiscono a un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂ del trasporto merci su strada, tra cui la formazione dei conducenti, la guida in convoglio (platooning), il sistema modulare europeo, gli pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento e la raccolta del carico.

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 a complemento del presente regolamento. Tali atti delegati stabiliscono quanto segue:

(a) una prova di verifica su strada viene obbligatoriamente effettuata dai

costruttori, sotto la supervisione di un organismo indipendente e accreditato, da attuare entro il 31 dicembre 2020;

(b) i terzi indipendenti sono autorizzati ad eseguire test indipendenti nei servizi tecnici e nei laboratori accreditati;

(c) il test e i suoi risultati devono essere monitorati e comunicati conformemente al presente regolamento e la Commissione garantisce che i risultati, su richiesta, siano messi a disposizione di terze parti; e

(d) la Commissione, sulla base delle relazioni degli Stati membri, riferisce annualmente in merito a eventuali divari tra prove su strada e consumo di carburante in condizioni di guida reali.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 9

Testo della Commissione

Conferimento delle competenze di esecuzione

La Commissione può, mediante atti di esecuzione, determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 11.

Emendamento

soppresso

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 volti a

integrare il presente regolamento al fine di determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 11

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11

soppresso

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 Consiglio²¹. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.*
- 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.*

²¹ *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).*

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

- 2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di **tempo indeterminato** a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].*

- 2. Il potere di adottare atti delegati previsto dagli articoli 7, paragrafo 3 bis, 8 bis e 10 è conferito alla Commissione per un periodo di **cinque anni** a decorrere da [data di entrata in vigore del presente*

regolamento].

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – titolo – colonna 3 (“Fonte”)

Testo della Commissione

Emendamento

Fonte

Fonte

regolamento [...] allegato I, appendice 1

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – tabella – riga 17

Testo della Commissione

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolament o [...]/ allegato I, appendice 1	Descrizione
17	potenza nominale del motore	1.2.2.	specifiche principali del motore

Emendamento

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolament o [...]/ allegato I, appendice 1	Descrizione
17	potenza nominale del motore	1.2.2	specifiche principali del motore

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – linea 21 bis (nuova)

Testo della Commissione

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento	Descrizione
----	-------------------------------	--------------------	-------------

		[.../...] allegato I, appendice 1	
<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
21 bis	WHSC g/kWh e CO₂		<i>specifiche principali del motore</i>

Emendamento 38

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 21 ter (nuova)

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
21 ter	WHTC g/kWh e CO₂		<i>specifiche principali del motore</i>

Emendamento 39

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 26 bis (nuova)

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione

<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
26 bis	<i>efficienza della trasmissione</i>		<i>specifiche principali della trasmissione</i>

Emendamento 40

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 34 bis (nuova)

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
34 bis	<i>efficienza dell'asse</i>		<i>specifiche principali degli assi</i>

Emendamento 41

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 56

<i>Testo della Commissione</i>			
56	profilo di utilizzo (lungo raggio, regionale, urbano, edilizia)	2.1.1	parametri di simulazione (per ogni combinazione di profilo/carico/carburante)
<i>Emendamento</i>			
56	profilo di utilizzo (lungo raggio, lungo	2.1.1	parametri di

raggio (sistema modulare europeo)
regionale, regionale (sistema modulare
europeo), urbano, edilizia)

simulazione (per ogni
combinazione di
profilo/carico/carburante)

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – riga 57 bis (nuova)

Testo della Commissione

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
----	-------------------------------	---	-------------

Emendamento

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
----	-------------------------------	---	-------------

57 bis	<i>carburante (diesel/benzina/GPL/GNC/...)</i>	2.1.3	<i>parametri di simulazione (per ogni combinazione di profilo/carico/ carburante)</i>
-------------------	---	--------------	--

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – tabella – riga 67

Testo della Commissione

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
67	emissioni di CO ₂ (espresse in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emissioni di CO ₂ e consumo di carburante (per ogni combinazione di profilo/carico/carburante)

Emendamento

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
----	-------------------------------	--	-------------

67	emissioni di CO ₂ (espresse in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emissioni di CO ₂ e consumo di carburante (per ogni combinazione di profilo/carico/carburante)
----	---	---------------	---

Emendamento 44

**Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – linea 73 bis (nuova)**

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione

<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>73 bis</i>	<i>Risultati delle prove di conformità della produzione</i>		<i>conformità della produzione</i>

Emendamento 45

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 73 ter (nuova)

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>73 ter</i>	<i>risultati delle prove su strada/condizioni reali di guida</i>		

Emendamento 46

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – linea 74 bis (nuova)

<i>Testo della Commissione</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione
<i>Emendamento</i>			
N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: regolamento [.../...] allegato I, appendice 1	Descrizione

<i>74 bis</i>	<i>Risultati delle prove di verifica ex post</i>		
---------------	--	--	--

MOTIVAZIONE

Il riscaldamento globale è un problema reale che deve essere affrontato con decisioni chiare e coraggiose; in occasione del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 l'Unione europea ha fissato un obiettivo vincolante e ambizioso per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 40 % entro il 2030.

Anche il settore dei trasporti dovrà contribuire in maniera significativa a raggiungere questo obiettivo, considerando che nel 2014 il 25 % dell'anidride carbonica emessa dal settore dei trasporti su strada, vale a dire il 5 % delle emissioni di anidride carbonica totali dell'Unione europea, proveniva dai veicoli pesanti.

Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione europea non sono stati finora certificati - né monitorati o comunicati - in maniera oggettiva e comparabile, come avviene invece per automobili e furgoni; a causa di questa mancanza legislativa non abbiamo, ad oggi, a disposizione dati affidabili in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti immatricolati nell'Unione europea, alla sua evoluzione nel tempo e al suo potenziale impatto sulle emissioni di CO₂.

Questa mancanza di chiarezza costituisce un limite in primo luogo per gli autotrasportatori, in maggioranza piccole e medie imprese, per i quali il carburante rappresenta più di un quarto delle spese vive, ma anche per gli amministratori locali che, nell'acquistare nuovi mezzi pubblici, non sono posti nella condizione di conoscere i modelli più efficienti presenti sul mercato.

La mancanza di trasparenza riduce inoltre la concorrenza tra i produttori, che non sono incentivati ad innovare, e rende difficile mettere in campo azioni congiunte, a livello nazionale o europeo, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli pesanti.

Nella strategia sui veicoli pesanti, del 2014, la Commissione ha deciso di intraprendere delle azioni specifiche per colmare queste lacune di informazione, raggiungere una piena trasparenza del mercato e disporre di dati certi e verificabili sulle emissioni di CO₂ e sui consumi dei veicoli pesanti così da poter, in ultima analisi, fissare degli standard di CO₂ per le emissioni di questi veicoli.

In primo luogo, la Commissione ha elaborato lo strumento di simulazione "VECTO" per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi in modo comparabile ed efficace sotto il profilo dei costi.

In secondo luogo, la Commissione ha proposto un nuovo regolamento relativo alla determinazione delle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (il cosiddetto regolamento sulla certificazione) nell'ambito della vigente normativa in materia di omologazione, che dovrebbe entrare in vigore nel febbraio 2018.

Ai sensi del regolamento sulla certificazione, sarà necessario effettuare una simulazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante - utilizzando VECTO - per ciascuno dei veicoli pesanti nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e che saranno immessi sul mercato dell'UE.

Il regolamento sulla certificazione affronta solo in parte le lacune evidenziate a livello di trasparenza poiché le informazioni sulle prestazioni di uno specifico veicolo sono messe a disposizione soltanto del singolo acquirente del veicolo e delle autorità nazionali del paese in cui il veicolo è immatricolato.

In terzo luogo la Commissione, con la proposta di regolamento in esame, stabilisce di monitorare e comunicare le emissioni di CO₂ e i dati relativi ai consumi dei veicoli pesanti nuovi, soggetti alla procedura di certificazione, al fine di colmare le lacune di informazione e raggiungere la piena trasparenza del mercato. Gli emendamenti presentati dal vostro relatore chiariscono che le case produttrici saranno tenute a comunicare alla Commissione unicamente i dati relativi alle tipologie di veicoli soggette al regolamento sulla certificazione. Gli Stati membri dovranno invece comunicare i dati relativi a tutti i veicoli nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione.

L'ultimo passo sarà quello di fissare degli standard ambiziosi di CO₂ per le emissioni dei veicoli pesanti, proposta che il vostro relatore si augura che la Commissione presenti durante il primo trimestre del 2018 così da poter essere approvata entro la fine di questa legislatura.

Il vostro relatore condivide l'impostazione della Commissione e il percorso finora intrapreso per arrivare a definire degli standard di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, ma ritiene necessario apportare alcune modifiche volte a rafforzare ulteriormente la proposta di regolamento in esame.

In primo luogo è necessario chiarire meglio la relazione tra la proposta di regolamento sul monitoraggio e la comunicazione e quella sulla certificazione, in particolare per quanto concerne i rispettivi ambiti di applicazione.

Gli emendamenti presentati dal vostro relatore chiariscono che le case produttrici saranno tenute a comunicare alla Commissione unicamente i dati relativi alle tipologie di veicoli soggette al regolamento sulla certificazione.

Gli Stati membri dovranno invece comunicare i dati relativi a tutti i veicoli nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione.

Poiché il regolamento sulla certificazione si svilupperà in fasi successive, è importante che la Commissione elabori al più presto un calendario nel quale siano definiti in maniera chiara i tempi e le modalità con cui il software VECTO si applicherà alle diverse tipologie di veicoli pesanti non ancora regolamentate tra cui gli autobus, alcune tipologie di camion e di rimorchi, i veicoli pesanti elettrici e ibridi e quelli alimentati con combustibili alternativi che saranno disponibili sul mercato e che la procedura di prova e il funzionamento del software VECTO per queste diverse tipologie di veicoli sia aggiornata.

Un altro punto fondamentale su cui il vostro relatore ha deciso di intervenire riguarda la trasparenza del sistema.

Gli emendamenti presentati dal vostro relatore si propongono di creare una piena trasparenza di mercato colmando le lacune di informazione esistenti e permettendo così agli operatori di settore di prendere decisioni di acquisto più informate, di fornire ai costruttori un maggiore

incentivo per l'innovazione e di consentire alle autorità pubbliche di avere accesso a dati completi per l'elaborazione e l'attuazione di politiche intese a promuovere l'utilizzo di veicoli pesanti più efficienti e meno inquinanti, ad esempio mediante imposizioni fiscali e tariffazione stradale.

Per raggiungere questo obiettivo il vostro relatore ha ritenuto opportuno inserire nell'allegato I, parte B, nel quale sono elencati i dati che le case manifatturiere dovranno monitorare e comunicare alla Commissione, i risultati delle prove di conformità della produzione (CoP). I dati elencati nell'allegato I, parte B, saranno suddivisi in due principali categorie: quelli che dovranno essere comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico e quelli che dovranno essere comunicati alla Commissione la quale, sussistendo i requisiti di cui al regolamento (CE) n. 1367/2006, potrà comunicarli ai soggetti terzi che ne faranno richiesta.

Questi soggetti terzi, quali università, centri di ricerca, ONG, regioni etc., saranno così messi in condizione di effettuare verifiche indipendenti sull'autenticità dei dati forniti dalle case costruttrici evitando nuovi scandali, come quello sulle emissioni dei motori diesel delle automobili (il c.d. dieseldate), e la costituzione di nuovi futuri cartelli, come quello recentemente sanzionato dalla Commissione, che ha visto il coinvolgimento delle principali case costruttrici di camion.

Il vostro relatore chiede inoltre alla Commissione europea di elaborare al più presto un test di verifica su strada delle emissioni CO₂ dei veicoli pesanti da effettuarsi in condizioni reali, sotto la supervisione di organismi indipendenti e i cui risultati dovranno essere monitorati e riportati ai sensi del presente regolamento, al fine di poter verificare eventuali discrepanze tra i valori di CO₂ simulati e quelli effettivi di un veicolo.

Per quanto concerne la relazione che la Commissione dovrà pubblicare annualmente, il vostro relatore considera importante che i dati comunicati vengano aggregati non solo per Stato membro e per casa produttrice, ma che vengano considerati anche i diversi portafogli di prodotti delle case costruttrici e i profili di missione dei diversi veicoli, così da evitare letture parziali e deformate dei dati e rispecchiare più fedelmente la realtà.

Il relatore ritiene poi che, in merito alle verifiche sulla qualità dei dati che Stati membri e case costruttrici devono comunicare alla Commissione ai sensi del presente regolamento, sia necessario prevedere delle sanzioni amministrative qualora venissero scoperte delle irregolarità o discrepanze, quali ad esempio la comunicazione di dati diversi rispetto a quelli certificati o una comunicazione solo parziale degli stessi.

Per concludere, il vostro relatore ritiene che, al fine di garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli, tali misure dovrebbero essere adottate mediante atti delegati.

8.12.2017

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 concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Relatore per parere: Nicola Caputo

BREVE MOTIVAZIONE

L'UE si è fissata ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni entro il 2030, cui il settore dei trasporti deve contribuire. Il settore dei veicoli pesanti rappresenta una fonte significativa di emissioni che rappresenta il 5 % delle emissioni totali dell'UE, circa il 20 % di tutte le emissioni dei trasporti e quasi il 25 % delle emissioni dei trasporti su strada. Senza ulteriori interventi, quest'ultimo dato dovrebbe aumentare fino al 30 % nel 2050.

Nel contempo, le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi non sono stati finora monitorati in maniera oggettiva e comparabile, per cui non sono disponibili dati affidabili relativi alla loro entità a livello di parco veicoli e mezzi. Attualmente, le informazioni disponibili per gli acquirenti di veicoli pesanti nuovi per quanto riguarda il loro consumo di carburante si basano su differenti metodologie di prova e simulazione, a seconda di ciascun produttore di tali veicoli e quindi non sono direttamente comparabili. Questa lacuna nelle informazioni ha determinato: 1) una minore pressione concorrenziale sui costruttori di veicoli pesanti a stimolare l'innovazione e l'implementazione di tecnologie efficienti dal punto di vista energetico; 2) l'incapacità degli operatori di trasporto, che sono principalmente PMI, di scegliere i veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante e di risparmiare sui costi del carburante; e 3) un freno all'azione espletata a livello nazionale o UE in materia di riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti.

Per affrontare questa lacuna in materia di informazione, nella strategia 2014 sui veicoli pesanti, la Commissione ha suggerito il seguente approccio in tre fasi: la prima misura è consistita nell'elaborazione di un software di simulazione, il cosiddetto "VECTO" (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli), per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, in modo comparabile tra i diversi veicoli di questo tipo e fra tutti i costruttori. Il secondo passo è consistito nello sviluppo di una metodologia di certificazione per le emissioni di CO₂ e il

consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi prima dell'immissione sul mercato dell'UE, in base alla legislazione in materia di omologazione.

L'ultimo passo - che corrisponde all'attuale proposta - renderebbe tali informazioni disponibili a tutti i portatori di interesse, per cui tutti i dati pertinenti calcolati dai costruttori in base alla metodologia di certificazione verrebbero monitorati, comunicati e pubblicati a livello UE e messi a disposizione delle autorità pubbliche, degli operatori di trasporto e dei costruttori di veicoli.

La presente proposta di regolamento stabilisce precise prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE. Dal 2020 in poi, le autorità competenti degli Stati membri e i costruttori di veicoli pesanti dovranno presentare un elenco di parametri (come ad esempio il consumo di carburante per diversi cicli di guida e strumenti di misurazione diversi, le emissioni di CO₂ nonché le specifiche e le tecnologie utilizzate) di tutti i veicoli nuovi immessi sul mercato. L'Agenzia europea dell'ambiente gestirà, a livello europeo, una banca dati centralizzata contenente i dati presentati che saranno disponibili al pubblico (ad eccezione di alcuni dati sensibili). Le autorità competenti e i costruttori saranno responsabili dell'esattezza e della qualità dei dati da essi comunicati. La Commissione potrà comunque effettuare la propria verifica della qualità dei dati presentati e, se del caso, adottare le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro centralizzato. La Commissione pubblicherà una relazione annuale contenente un'analisi dei dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori. L'analisi conterrà dati sul consumo medio di carburante e sulle emissioni medie di CO₂ del parco di veicoli pesanti dell'Unione nel loro insieme nonché di ogni costruttore. Essa dovrebbe tenere altresì conto dei dati relativi alla diffusione di tecnologie nuove e avanzate miranti alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Il relatore accoglie con favore questa proposta che prevede di monitorare e divulgare i dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE sulla base di una metodologia comune. Benché l'efficienza energetica dei veicoli pesanti sia migliorata negli ultimi decenni, le imprese di trasporto UE, che sono in larga maggioranza PMI e gestiscono solo pochi mezzi, non hanno ancora accesso a informazioni standardizzate per valutare le tecnologie volte al risparmio di carburante e per confrontare i veicoli in modo da operare le scelte più informate al momento dell'acquisto e ridurre le spese di carburante che equivalgono a circa un quarto dei propri costi operativi.

La proposta attua altresì la strategia europea 2016 per una mobilità a basse emissioni, il cui obiettivo è la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei trasporti su strada di almeno il 60 % nel 2050 e la drastica riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici. A tal fine, non si può escludere alcuna misura ragionevole per ridurre anche le emissioni dei veicoli pesanti. Negli ultimi 20 anni sono stati introdotti nell'UE limiti vincolanti di CO₂ per le autovetture e i furgoni. I veicoli pesanti non sono stati però finora sottoposti ad analoghi limiti in materia di CO₂. La Commissione intende avanzare proposte per includere eventualmente standard di emissioni per i veicoli pesanti. Tuttavia, ciò potrà avvenire solo sulla base di un monitoraggio e di una comunicazione adeguati delle emissioni di CO₂ nonché di una metodologia comune concordata.

Il relatore ritiene che sia importante garantire che i dati ufficiali VECTO sui consumi e sulle emissioni di CO₂ siano resi pubblici. Inoltre, preso atto dell'esperienza acquisita con il sistema

VECTO, la Commissione dovrebbe avanzare proposte per attuare prove delle emissioni reali di guida (real driving emissions - RDE) per i veicoli pesanti.

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 prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Per garantire il conseguimento di tale obiettivo, gli Stati membri dovrebbero raccogliere le migliori pratiche in materia di formazione alla guida efficiente sul piano energetico e promuovere l'uso di tale formazione. Occorre inoltre favorire il ricorso a nuove tecnologie volte a potenziare l'efficienza e ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, unitamente all'uso di configurazioni più aerodinamiche e all'ottimizzazione del piano di carico. Al fine di ridurre il consumo di carburante, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione l'opportunità di utilizzare fondi per l'ammodernamento del parco dei veicoli pesanti, la manutenzione e il miglioramento delle strade, e promuovere l'uso di pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento e di rimorchi più leggeri nonché l'uso di carburanti alternativi come l'idrogeno o i carburanti ottenuti attraverso il riciclaggio e il trattamento delle materie plastiche.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) *Per poter rispettare l'accordo di Parigi, entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere prossime allo zero.*

Emendamento 3

Proposta di regolamento

Considerando 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quater) *Al fine di progredire entro il 2050 verso una riduzione del 60 % delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti rispetto ai livelli del 1990, è importante che la Commissione riveda e aggiorni il VECTO (strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli) in modo da continuare ad assicurare la comparabilità ed efficacia dei risultati nel calcolo del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.*

Motivazione

Il metodo VECTO non include, ad esempio, l'aerodinamica dei rimorchi che hanno un significativo potenziale di riduzione. L'attuale versione di VECTO non tiene conto dei miglioramenti apportati ai rimorchi perché il rimorchio definito nel metodo VECTO è solo un rimorchio di tipo "standard"; la stessa situazione si verifica con la riduzione del consumo di carburante dei gruppi propulsori ibridi: l'attuale strumento VECTO non è concepito per tenere conto di questo tipo di miglioramento tecnologico.

Emendamento 4

Proposta di regolamento

Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti da autocarri, autobus e pullman, ossia dai veicoli pesanti, rappresentano attualmente circa un quarto

(4) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti da autocarri, autobus e pullman, ossia dai veicoli pesanti, rappresentano attualmente circa un quarto

delle emissioni dei trasporti stradali nell'Unione e se ne prevede un ulteriore aumento entro il 2030. Occorre introdurre misure efficaci volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti al fine di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

delle emissioni dei trasporti stradali **e un quinto di tutte le emissioni dei trasporti** nell'Unione e se ne prevede un ulteriore **e rapido** aumento entro il 2030. Occorre introdurre **varie** misure efficaci **e tempestive** volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti **in produzione e in uso**, al fine di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) È necessario il contributo di diverse misure riguardanti l'efficienza dei trasporti, i carburanti alternativi, l'infrastruttura stradale, la tecnologia e l'intermodalità dei veicoli per elaborare un approccio globale in materia di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti. Nel caso dei veicoli pesanti, le riduzioni delle emissioni possono essere conseguite anche elaborando soluzioni e approntando incentivi per l'ottimizzazione del carico, la formazione di convogli di autocarri, la formazione dei conducenti, il rinnovo del parco veicoli, la riduzione della congestione e gli investimenti nella manutenzione dell'infrastruttura.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

Emendamento

(5) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti¹³, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è

(5) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti¹³, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è

l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante.

l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante. *Nel pacchetto sulla mobilità intitolato "L'Europa in movimento" presentato nel 2017, la Commissione prevedeva per il primo semestre del 2018 una proposta relativa alle norme per i veicoli pesanti. La pubblicazione tempestiva di tale proposta è essenziale per consentire la rapida adozione di tali norme.*

¹³ COM(2014) 285 final.

¹³ COM(2014) 285 final.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Benché l'efficienza energetica dei veicoli pesanti sia migliorata negli ultimi decenni, le imprese di trasporto, che sono in larga maggioranza PMI e gestiscono solo pochi mezzi, non hanno ancora accesso a informazioni standardizzate per valutare le tecnologie volte al risparmio di carburante e per confrontare i veicoli in modo da operare le scelte più informate al momento dell'acquisto e ridurre le spese di carburante che equivalgono a circa un quarto dei propri costi operativi.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) Le informazioni sulle prestazioni del veicolo relativamente alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti

(7) Le informazioni sulle prestazioni del veicolo relativamente alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti

di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto. Tutti i costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione incrementando, di conseguenza, la competitività. Le informazioni rappresenterebbero inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo energetico. È pertanto opportuno che i dati relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento della Commissione (UE) [.../...]¹⁵ [Opoce inserire riferimento corretto], siano monitorati, comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico.

¹⁵ Regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del .., pag. ...).

Emendamento 9

Proposta di regolamento

di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto *e per consentire a terzi di monitorare gli sforzi compiuti per limitare le emissioni di CO₂*. Tutti i costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione incrementando, di conseguenza, la competitività. Le informazioni rappresenterebbero inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo energetico, *incrementando l'affidabilità dello strumento VECTO, migliorando la trasparenza e stimolando innovazione e competitività. Al fine di facilitare la comparabilità dei dati e garantirne la qualità e la trasparenza*, è pertanto opportuno che i dati relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento della Commissione (UE) [.../...]¹⁵ [Opoce inserire riferimento corretto], siano monitorati, comunicati alla Commissione e messi *tempestivamente* a disposizione del pubblico *sulla base di una metodologia armonizzata e in modo uniforme*.

¹⁵ Regolamento (UE) [.../...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del .., pag. ...).

Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO₂, è opportuno monitorare e comunicare i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati *sui* gruppi propulsori nonché sui pertinenti *elementi della carrozzeria*.

Emendamento

(8) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO₂, è opportuno monitorare e comunicare i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati *sull'efficienza dei gruppi propulsori e dei motori* nonché *sugli elementi della carrozzeria e sui componenti più pertinenti. È importante una stretta cooperazione tra autorità competenti degli Stati membri e costruttori a livello di monitoraggio e comunicazione dei dati.*

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) I dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel [2019]. A partire da tale data, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere pertanto tenute a fornire i dati relativi alle nuove immatricolazioni e i costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire i dati tecnici relativi *a tali* veicoli.

Emendamento

(9) I dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel [2019]. A partire da tale data, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere pertanto tenute a fornire i dati relativi alle nuove immatricolazioni e i costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire i dati tecnici relativi *ai* veicoli *per cui sono disponibili i dati richiesti*.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) I dati tecnici *essenziali* per determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante di un veicolo dovrebbero essere messi a disposizione del pubblico per aumentare la trasparenza delle specifiche e delle prestazioni del veicolo, e stimolare la concorrenza fra i costruttori. Soltanto i dati sensibili, in termini di riservatezza dei dati personali e di concorrenza equa, dovrebbero essere esclusi dalla pubblicazione. **Tuttavia**, è chiaramente nel pubblico interesse rendere disponibili i dati tecnici *essenziali* per determinare le prestazioni dei veicoli. **Tali dati non dovrebbero pertanto essere esclusi dalla pubblicazione.**

Emendamento

(10) I dati tecnici *pertinenti* per determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante di un veicolo dovrebbero essere messi a disposizione del pubblico per aumentare la trasparenza delle specifiche e delle prestazioni del veicolo, e stimolare la concorrenza fra i costruttori. Soltanto i dati sensibili, in termini di riservatezza dei dati personali e di concorrenza equa, dovrebbero essere esclusi dalla pubblicazione. **Poiché** è chiaramente nel pubblico interesse rendere disponibili i dati tecnici *pertinenti* per determinare *e valutare* le prestazioni dei veicoli, **tutti i dati comunicati** dovrebbero essere pubblicamente disponibili, ad eccezione dei dati personali o commercialmente sensibili.

La Commissione dovrebbe valutare l'opportunità di rendere accessibili questi ultimi dati in forma anonima, su richiesta di terzi riconosciuti e alle condizioni in cui ciò dovrebbe avvenire senza compromettere la concorrenza e, se del caso, presentare una proposta legislativa per modificare il presente regolamento al riguardo.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono di risalire alla fonte dei dati e

Emendamento

(11) **Poiché le autorità competenti degli Stati membri come pure i costruttori saranno responsabili dell'accuratezza e della qualità dei dati presentati (elenco dei parametri: consumo di carburante nei diversi cicli di guida, emissioni di CO₂, specifiche dei veicoli e tecnologie utilizzate)**, è importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione

di verificarli adeguatamente.

siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono di risalire alla fonte dei dati e di verificarli adeguatamente, ***sempre tenendo in debito conto la normativa sulla privacy.***

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) Dopo aver valutato l'esperienza acquisita attraverso lo Strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli (VECTO), la Commissione dovrebbe avanzare proposte legislative in materia di prove delle emissioni reali di guida (real driving emissions - RDE) per i veicoli pesanti.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

Emendamento

(13) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento inerenti alla verifica e alla rettifica dei dati monitorati, alla Commissione devono essere conferite competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

soppresso

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO₂, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO₂, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento

(14) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO₂, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO₂ **e assicurare l'opportuna verifica e rettifica dei dati monitorati e comunicati**, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 6 – titolo

Testo della Commissione

Registro centralizzato per i dati sui veicoli pesanti

Emendamento

Banca dati centralizzata per i dati sui veicoli pesanti

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione mantiene **un registro centralizzato** dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. **Il registro è messo** a disposizione del pubblico, ad eccezione dei dati delle voci 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 di cui all'allegato I, parte B.

Emendamento

1. La Commissione mantiene **una banca dati centralizzata** dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. **La banca dati è messa** a disposizione del pubblico **gratuitamente e in un formato che consenta di effettuare ricerche per via elettronica**, ad eccezione dei dati delle voci 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 di cui all'allegato I, parte B. **Prima di pubblicare i dati la Commissione informa gli Stati membri e i costruttori interessati. La Commissione valuta l'opportunità di rendere accessibili i dati di cui sopra in forma anonima su richiesta di terzi riconosciuti e alle condizioni in cui ciò dovrebbe avvenire senza compromettere la concorrenza e, se del caso, presentare una proposta legislativa per modificare il presente regolamento al riguardo.**

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione **può effettuare** la propria verifica della qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5.

Emendamento

2. La Commissione **effettua** la propria verifica della qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5 **su un campione rappresentativo e a scadenze regolari. Essa può effettuare controlli al fine di verificare la qualità dei metodi utilizzati per ottenere i dati ricorrendo a tutte le tecnologie disponibili e opportune di prova e misurazione.**

Emendamento 19

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva discrepanze all'interno dell'insieme di dati a seguito della verifica da lei stessa svolta, essa **può, se del caso, adottare** le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati **nel registro centralizzato** di cui all'articolo 6.

Emendamento

3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva discrepanze all'interno dell'insieme di dati a seguito della verifica da lei stessa svolta, essa **adotta** le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati **nella banca dati centralizzata** di cui all'articolo 6. **Gli Stati membri e i costruttori hanno la possibilità di rettificare eventuali errori entro tre mesi dalla data della relativa comunicazione.**

Qualora accerti che un costruttore ha deliberatamente falsificato i dati, la Commissione richiede senza indugio che le autorità competenti rettifichino i dati e adottino opportuni provvedimenti a norma della direttiva 2007/46/CE.

Emendamento 20

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Qualora siano denunciate pratiche

abusive o errori nelle informazioni e nei dati trasmessi alla Commissione, chi segnala irregolarità beneficia di uno status e di una protezione specifici, visti i rischi connessi alle loro denunce e l'interesse generale delle stesse, nel contesto del quadro giuridico generale a tutela di coloro che segnalano irregolarità. Laddove tali pratiche abusive siano state denunciate alle autorità competenti di uno Stato membro e/o ai costruttori e non siano state debitamente comunicate alla Commissione, quest'ultima potrà comminare sanzioni mediante l'adozione di atti delegati.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione nonché dei singoli costruttori in termini di consumo *medio* di carburante e di emissioni *medie* di CO₂. Essa tiene altresì conto dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO₂, se disponibili.

Emendamento

2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione nonché dei singoli costruttori in termini di consumo di carburante e di emissioni di CO₂ *per i diversi cicli di utilizzo del motore, sulla base della classificazione del sistema VECTO*. Essa tiene altresì conto dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO₂, se disponibili, *inclusi i motori e/o i carburanti alternativi. Per assicurare la loro validità, i raffronti dei costruttori dovrebbero essere effettuati per gruppo di funzioni di trasporto.*

Motivazione

I costruttori spesso offrono i loro veicoli per svolgere funzioni di trasporto completamente diverse tra loro. Di conseguenza, le prestazioni dei costruttori non possono essere misurate mediante un semplice raffronto delle prestazioni; andrebbero, ad esempio, raffrontati i tragitti su strade di lunga percorrenza o i brevi percorsi urbani.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La Commissione riesamina senza indebito indugio la procedura di prova VECTO al fine di includere, in modo tecnologicamente neutrale, tutte le categorie di veicoli pesanti, i rimorchi e tutti i veicoli a propulsione alternativa come i gruppi propulsori ibridi e a tasso zero di emissioni al più tardi entro il 2020 e comunica tutti i dati pertinenti.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 9

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9

soppresso

Conferimento delle competenze di esecuzione

La Commissione può, mediante atti di esecuzione, determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 11.

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12, onde integrare il presente regolamento, al fine di determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3.

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 11

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11

soppresso

Procedura di comitato

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. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Motivazione

È molto importante garantire che la Commissione disponga di adeguati mezzi, procedure e misure per svolgere i propri compiti di verifica della qualità dei dati monitorati e comunicati e per rettificarli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – tabella – rigo 26 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

26 bis. efficienza della trasmissione

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – tabella – rigo 34 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

34 bis. efficienza dell'asse

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi
Riferimenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 15.6.2017
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 15.6.2017
Relatore per parere Nomina	Nicola Caputo 30.6.2017
Esame in commissione	11.10.2017
Approvazione	4.12.2017
Esito della votazione finale	+: 28 -: 4 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Marian-Jean Marinescu, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Zīle
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Janusz Zemke

4	-
EFDD	Mike Hookem
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi		
Riferimenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Presentazione della proposta al PE	31.5.2017		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 15.6.2017		
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Pareri non espressi Decisione	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Relatori Nomina	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Esame in commissione	6.11.2017		
Approvazione	24.1.2018		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	36 24 3	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Joëlle Mélin, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Nikos Androulakis, Eleonora Evi, Elena Gentile, Rebecca Harms, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Marijana Petir, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho		
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Deposito	30.1.2018		

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck, Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
S&D	Nikos Androulakis, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Rebecca Harms, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

24	-
ECR	Bolesław G. Piecha
EFDD:	Julia Reid
ENF:	France Jamet, Joëlle Mélin
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Miroslav Mikolášik, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EPP	José Inácio Faria

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti