



**2017/0111(COD)**

19.9.2017

## **PROGETTO DI 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Relatore per parere: Nicola Caputo

PA\_Legam

## 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 CO<sub>2</sub> 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 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 nelle informazioni, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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, cosicché 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> nonché le specifiche e le tecnologie utilizzate) di tutti i veicoli nuovi immessi sul mercato. L'Agenzia europea dell'ambiente gestirà, a livello europeo, un database centralizzato dei 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 loro 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

Il relatore accoglie con favore questa proposta che prevede di monitorare e divulgare i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE, sulla base di una metodologia comune. Sebbene 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 miranti 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 di ridurre drasticamente le emissioni di inquinanti atmosferici. A tal fine, non si può trascurare alcuna misura ragionevole per ridurre anche le emissioni dei veicoli pesanti. Negli ultimi 20 anni sono stati introdotti nell'UE limiti vincolanti di CO<sub>2</sub> per le autovetture nonché per i furgoni. I veicoli pesanti non sono stati però finora sottoposti ad analoghi limiti in materia di CO<sub>2</sub>. La Commissione intende avanzare proposte per includere eventualmente standard di emissioni per i veicoli pesanti. Tuttavia, ciò potrà essere effettuato solo sulla base di un monitoraggio e di una comunicazione adeguati delle emissioni di CO<sub>2</sub> nonché di una metodologia comune concordata.

Il relatore ritiene che sia importante garantire che i dati ufficiali di VECTO sui consumi e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(6 bis) Sebbene 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 miranti 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.*

Or. en

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 10

#### *Testo della Commissione*

(10) I dati tecnici essenziali per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 essenziali per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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. **Benché** i dati personali e **commercialmente sensibili richiedano riservatezza**, è chiaramente nel pubblico interesse rendere disponibili i dati tecnici essenziali per determinare le prestazioni dei veicoli, **per cui** tali dati dovrebbero essere **pubblicamente disponibili**.

Or. en

#### *Motivazione*

*È importante garantire che terzi indipendenti (come ad esempio gli istituti di ricerca o le ONG) e il grande pubblico abbiano accesso ai dati ufficiali di VECTO sui consumi di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> in modo che le cifre possano essere confrontate attraverso test indipendenti. La definizione di sensibilità commerciale dovrebbe essere limitata ai dati che potrebbero causare indebiti vantaggi competitivi.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(11 bis) Preso atto dell'esperienza acquisita grazie allo 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;**

Or. en

### **Emendamento 4**

#### **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**

Or. en

*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 5

### 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 CO<sub>2</sub>, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> **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.

Or. en

#### *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 6**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

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*

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 *della voce* 1 di cui all'allegato I, parte B; *i dati delle voci 24, 25, 32, 33, 39 e 40 di cui all'allegato I, parte B, sono messi a disposizione su richiesta.*

Or. en

#### *Motivazione*

*È importante garantire che terzi indipendenti abbiano il più ampio accesso ai dati in modo che le cifre possano essere confrontate attraverso test indipendenti. La ragione sociale e l'indirizzo dei costruttori di talune parti del veicolo (dati delle voci 24, 25, 32, 33, 39 e 40) saranno messi a disposizione dalla Commissione su richiesta.*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Articolo 9**

#### *Testo della Commissione*

#### *Articolo 9*

#### *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*

Or. en



*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 8**

**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, al fine di determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3.***

Or. en

*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 9**

**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 correggerli. Tali misure dovrebbero pertanto essere adottate mediante atti delegati.*