



2017/0293(COD)

14.3.2018

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

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

Relatore: Miriam Dalli

(Rifusione – articolo 104 del regolamento)

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 soppresse 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.....	45
ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA.....	48
ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE	49

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)

(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0676),
 - 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 (C8-0395/2017),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi¹,
 - vista la lettera del 14 marzo 2018 della commissione giuridica alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare a norma dell'articolo 104, paragrafo 3, del regolamento,
 - visti gli articoli 104 e 59 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0000/2018),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta della Commissione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modificazioni, la proposta si limita ad una mera codificazione degli atti esistenti, senza modificazioni sostanziali;
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;

¹ GU C 77 del 28.3.2002, pag.1.

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

Testo della Commissione

(3) ***La strategia europea per la mobilità a basse emissioni¹⁶ fissa un obiettivo ambizioso: entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti dovranno essere ridotte almeno del 60% rispetto al livello del 1990 e aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che sono dannosi per la salute umana. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.***

¹⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501 final).

Emendamento

(3) ***Per rispettare gli impegni assunti dall'Unione nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti, ed entro la metà del secolo le emissioni di gas a effetto serra di tale settore dovranno aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che sono dannosi per la salute umana. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.***

¹⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501 final).

Or. en

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) La transizione strutturale verso sistemi di propulsione alternativi sarà associata a modifiche strutturali nelle catene del valore del settore automobilistico. È estremamente importante considerare gli inevitabili impatti sociali della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel settore automobilistico e adottare un approccio proattivo nell'affrontare le inevitabili implicazioni relative ai posti di lavoro, che saranno particolarmente pronunciate nelle regioni più colpite.

Or. en

Motivazione

È necessario prendere atto in modo chiaro degli inevitabili cambiamenti strutturali che la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio comporterà.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile

(9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile

in modo equivalente mediante misure nazionali.

in modo equivalente mediante misure nazionali. *Tuttavia, la valutazione ha altresì concluso che i risparmi di CO₂ conseguiti erano notevolmente inferiori a quelli suggeriti dai risultati della prova di omologazione e che il "divario in termini di emissioni" tra la prova di omologazione e le prestazioni in condizioni reali ha notevolmente pregiudicato l'efficacia dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ così come la fiducia dei consumatori nei potenziali risparmi di combustibili dei nuovi veicoli.*

Or. en

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) La valutazione della direttiva 1999/94/CE^{1 bis} eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la necessità di un ulteriore chiarimento e di una semplificazione della legislazione, al fine di accrescerne la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La raccomandazione (UE) 2017/948^{1 ter} della Commissione è intesa a promuovere un'applicazione armonizzata della direttiva 1999/94/CE. Tuttavia, requisiti in materia di etichettatura delle autovetture meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile uso circa i benefici dei veicoli a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici e i costi di gestione, oltre alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante, potrebbero sostenere l'utilizzo di autovetture più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettose

dell'ambiente in tutta l'Unione. La Commissione dovrebbe pertanto procedere al riesame della direttiva 1999/94/CE non oltre il 31 dicembre 2019 e presentare una proposta legislativa pertinente.

^{1 bis} Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16)

^{1 ter} Raccomandazione (UE) 2017/948 della Commissione del 31 maggio 2017 sull'uso dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante, misurati e omologati in conformità della procedura di prova armonizzata a livello internazionale per i veicoli leggeri (WLTP, World Harmonised Light Vehicles Test Procedure), al momento di fornire le informazioni ai consumatori a norma della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (OJ L 142, 2.6.2017, p. 100).

Or. en

Motivazione

I consumatori devono poter accedere a valori realistici sul consumo di carburante al fine di effettuare decisioni di acquisto consapevoli. I valori riportati sulle etichette del risparmio di carburante nell'UE presentate nei punti vendita dovrebbero essere adeguati al fine di riflettere il consumo di carburante medio su strada, e non soltanto valori di laboratorio. Da una valutazione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture eseguita dalla Commissione nel 2016, emerge che la mancanza di armonizzazione in materia di etichettatura tra gli Stati membri ne pregiudica l'efficienza complessiva. L'assenza di informazioni sulle emissioni di inquinanti atmosferici limita inoltre l'efficacia della direttiva. La Commissione dovrebbe pertanto essere incaricata di procedere ad un riesame.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni.

Emendamento

(13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030 **e agli obiettivi climatici a lungo termine**. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale **incentivo** nel settore dei veicoli a basse e a

Emendamento

(14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale **meccanismo strategico** nel settore dei

zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

veicoli a basse e a zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

Or. en

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Un apposito meccanismo *di incentivazione* dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.

Emendamento

(15) Un apposito meccanismo *strategico* dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti *e debiti* dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

(16) Stabilire un parametro di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO₂ di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

Emendamento

(16) Stabilire un *saldo* parametro di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO₂ di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

Emendamento 9**Proposta di regolamento****Considerando 17***Testo della Commissione*

(17) Nel determinare i crediti per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO₂ tra i veicoli. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.

Emendamento

(17) Nel determinare i crediti per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO₂ tra i veicoli. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂, ***mentre un costruttore che non raggiunge il livello di riferimento dovrebbe rispettare un obiettivo più rigoroso in materia di CO₂***. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.

Or. en

Emendamento 10**Proposta di regolamento****Considerando 17 bis (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

(17 bis) Occorre istituire rapidamente infrastrutture di ricarica e rifornimento al fine di creare un clima di fiducia per i consumatori di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni, ed è necessaria l'interazione efficace di diversi

strumenti di sostegno a livello dell'Unione e degli Stati membri per mobilitare significativi investimenti pubblici e privati.

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato al considerando 17 di cui è una prosecuzione logica.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 17 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 ter) Una transizione riuscita ad una mobilità a zero emissioni richiede un contesto globale favorevole, attraverso la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, solidi sistemi di etichettatura delle autovetture, una rigorosa applicazione delle norme in materia di qualità dell'aria e mitigazione dei cambiamenti climatici. Ai fini di una transizione equa sono necessari solidi regimi di sostegno per i lavoratori del settore automobilistico. Tale transizione richiede inoltre un quadro strategico comune per i veicoli, le infrastrutture, le reti elettriche, i programmi occupazionali e gli incentivi economici a livello unionale, nazionale, regionale e locale. Per conseguire tutto ciò occorre rafforzare gli strumenti di finanziamento dell'Unione.

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato al considerando 17 di cui è una prosecuzione logica.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Un parametro di utilità che tenga conto del peso dei veicoli non appare più necessario. Grazie agli sviluppi tecnologici, il fatto che i veicoli siano più pesanti e più grandi non significa che producano una maggiore quantità di emissioni, tanto più che tecnologie di efficienza energetica quali l'ibridazione sono ormai separate dalle emissioni di CO₂. Un parametro di utilità legato alla massa potrebbe quindi fare sì che i veicoli più pesanti siano favoriti in modo eccessivo. Pertanto, per poter cogliere i vantaggi ambientali e di altra natura derivanti dal ridimensionamento e dall'alleggerimento dei veicoli, gli obiettivi in materia di CO₂ per le autovetture non dovrebbero più essere differenziati in funzione della massa dei veicoli. Dal momento che gli obiettivi di emissione per il 2025 e per il 2030 sono definiti in termini di percentuale relativa, è opportuno non includere alcun parametro di utilità.

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità correlato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

Emendamento

(19) Per salvaguardare la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ in funzione dell'utilità dei veicoli su base lineare. Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Per tenere più adeguatamente conto della massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo come specificato nel regolamento (UE) 2017/1151 del 1° giugno 2017, con effetto dal 2025.

soppresso

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità correlato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

Emendamento

(20) Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo per le emissioni specifiche si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano pertanto effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.

soppresso

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità correlato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 15**Proposta di regolamento
Considerando 21***Testo della Commissione*

(21) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutro dal punto di vista della concorrenza *e tale da riflettere la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, e in considerazione delle modifiche che interverranno nel 2021 in relazione agli obiettivi in materia di emissioni specifiche basati sulla procedura WLTP*, è opportuno *determinare la pendenza della curva del valore limite sulla base delle emissioni specifiche di tutti i veicoli di nuova immatricolazione nel corso di tale anno, al fine di tener conto delle modifiche negli obiettivi per il parco veicoli a livello dell'UE tra il 2021, il 2025 e il 2030 in modo da* garantire un uguale sforzo di riduzione da parte di tutti i costruttori. *Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il medesimo approccio adottato per i costruttori di automobili dovrebbe essere applicato ai costruttori di furgoncini leggeri derivati da autovetture, mentre per i costruttori di veicoli che rientrano nella fascia di veicoli più pesanti dovrebbe essere fissata una pendenza più elevata e fissa per l'intero periodo considerato.*

Emendamento

(21) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutro dal punto di vista della concorrenza, è opportuno garantire un uguale sforzo di riduzione da parte di tutti i costruttori.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

Emendamento

(23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale ***nell'ottica di un abbassamento***, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

Or. en

Motivazione

Nel testo si dovrebbe chiarire che ha senso unicamente consentire l'adeguamento verso il basso del massimale ed evitare eventuali lacune che possano aumentare la quota di ecoinnovazioni.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

(28) ***La procedura per la concessione di deroghe dall'obiettivo per il parco veicoli di 95 g CO₂/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in***

Emendamento

(28) ***L'esperienza*** dimostra che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori, ***pertanto*** non si ritiene opportuno operare

linea con quello dei grandi costruttori per tale obiettivo. L'esperienza dimostra tuttavia che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori e, con riferimento agli obiettivi stabiliti a decorrere dal 2025, non si ritiene opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori.

una distinzione tra queste due categorie di costruttori.

Or. en

Motivazione

L'esperienza dimostra che i costruttori di nicchia, che producono tra le 10 000 e le 30 000 automobili all'anno, dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori, pertanto non si ritiene più opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori. Il fatto di continuare ad accordare tale deroga avrebbe effetti negativi in termini di neutralità sotto il profilo della concorrenza e potrebbe ridurre l'efficacia del regolamento.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 38 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(38 bis) *È estremamente importante considerare gli inevitabili impatti sociali della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel settore automobilistico e adottare un approccio proattivo nell'affrontare le inevitabili implicazioni relative ai posti di lavoro, che saranno particolarmente pronunciate in alcune delle regioni più colpite. È pertanto essenziale che le attuali misure intese a facilitare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio siano accompagnate da programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori nonché l'istruzione e da iniziative per la ricerca del lavoro, in stretta collaborazione con le*

parti sociali. Tali sforzi dovrebbero essere cofinanziati mediante le entrate con destinazione specifica provenienti dai premi raccolti per le emissioni aggiuntive.

Or. en

Motivazione

Le entrate provenienti dai premi raccolti per le emissioni aggiuntive dovrebbero essere utilizzate per promuovere la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori e la riconversione della forza lavoro, al fine di contribuire ad una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio, in particolare nelle regioni maggiormente colpite dalla transizione del settore automobilistico, in stretto coordinamento con le parti sociali.

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Considerando 41

Testo della Commissione

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)³⁸ e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico³⁹, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO₂ dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, *e, se necessario*, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati necessari per eseguire tali valutazioni.

Emendamento

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)³⁸ e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico³⁹, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO₂ dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Il modo più attendibile per garantire la rappresentatività dei valori di omologazione reali è costituito dall'introduzione di una prova delle emissioni di CO₂ in condizioni reali, che la Commissione dovrà elaborare previa autorizzazione. Tale prova dovrebbe essere sviluppata mediante atti delegati e introdotta al più tardi due anni dopo la***

*data di applicazione del presente regolamento. Nel frattempo, tuttavia, e finché tale prova non entrerà in vigore, occorre garantire la conformità utilizzando i dati dei misuratori di consumo di carburante dichiarati dai produttori, associati a un limite da non superare (NTE) superiore al massimo al 15 % dei valori di omologazione misurati al 2021 utilizzando la prova WLTP. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, ed elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati necessari *sul consumo di carburante* per eseguire tali valutazioni.*

³⁸ Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

³⁹ Raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

³⁸ Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

³⁹ Raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti all'articolo 12 - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 41 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(41 bis) Attualmente non esiste un modo armonizzato per valutare le emissioni durante l'intero ciclo di vita dei veicoli commerciali leggeri. È opportuno

che la Commissione fornisca tale analisi entro la fine del 2026, al fine di presentare un quadro ampio delle emissioni di carbonio prodotte dal settore dei veicoli commerciali leggeri. A tal fine, la Commissione dovrebbe sviluppare, mediante atti delegati, una metodologia comune dell'Unione per una trasmissione coerente dei dati, a partire dal 2025, da parte dei produttori in relazione alle emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita di tutti i tipi di combustibili e sistemi di propulsione dei veicoli che immettono sul mercato. Tale metodologia dovrebbe inoltre essere in linea con le pertinenti norme ISO e tenere conto del potenziale di riscaldamento globale dei veicoli "dal pozzo alla ruota", "dal serbatoio alla ruota" e a fine vita. L'analisi della Commissione dovrebbe basarsi sui dati riferiti dai costruttori nonché su altri dati pertinenti disponibili.

Or. en

Motivazione

Anche se l'attuale legislazione rappresenta uno strumento efficace per ridurre le emissioni di gas di scarico, manca una chiara comprensione delle emissioni complessive durante l'intero ciclo di vita dei veicoli relativamente ai vari tipi di carburante. La Commissione dovrebbe cercare di sviluppare una metodologia comune per consentire ai costruttori di apparecchiature originali di trasmettere tali dati. La Commissione dovrebbe analizzare le emissioni "dal pozzo alla ruota" per informare meglio in merito alle future politiche decisionali in tale settore.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 42

Testo della Commissione

(42) Nel 2024 è previsto un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del [regolamento sulla condivisione degli sforzi e la direttiva sul sistema di scambio

Emendamento

È opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento già nel 2023 per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di

*di quote]. È pertanto opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento **nello stesso anno** per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti.*

*tutti questi strumenti **e dei progressi realizzati verso il conseguimento degli obiettivi prefissati entro il termine stabilito.***

Or. en

Motivazione

L'anno di revisione dovrebbe essere leggermente spostato in avanti al fine di consentire un quadro più tempestivo dei progressi conseguiti, onde stabilire se gli obiettivi prefissati stiano per essere raggiunti.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 46

Testo della Commissione

(46) Al fine di consentirle di modificare o sostituire elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂, adeguare il valore M0 e TM0, di cui all' articolo 13, il massimale di 7 g CO₂/km di cui all'articolo 11, e le formule nell'allegato I di cui all'articolo 14, paragrafo 3. 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

Emendamento

(46) Al fine di consentirle di modificare o sostituire elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, **stabilire le norme e procedure per riferire in merito alle emissioni durante l'intero ciclo di vita ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 8 bis**, completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂, adeguare il valore M0 e TM0, di cui all' articolo 13, il massimale di 7 g CO₂/km di cui all'articolo 11, **sviluppare la prova di emissioni di CO₂ in condizioni reali di cui all'articolo 12, paragrafo 1 bis**, e **adeguare** le formule nell'allegato I di cui

13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

all'articolo 14, paragrafo 3. 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 la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Or. en

Motivazione

Adeguamento necessario derivante dai nuovi poteri delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 8 bis, e all'articolo 12, paragrafo 1 bis - si vedano le relative motivazioni.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

Emendamento

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di ***conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione e*** assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

Or. en

Motivazione

Come indicato nel titolo, l'obiettivo del regolamento è di contribuire agli obiettivi climatici dell'Unione nel loro complesso ed è fondamentale sottolinearlo nell'articolo 1.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **15%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;

Emendamento

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **25 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;

Or. en

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **15%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

Emendamento

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **25 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

Or. en

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) per la quota di veicoli a zero e basse emissioni, un livello di riferimento

pari al 20 % della quota di mercato delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2025, stabilita in conformità dell'allegato I, parte A, punto 6.3, e dell'allegato I, parte B, punto 6.3.

Or. en

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera a

Testo della Commissione

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **30%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

Emendamento

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **50%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

Or. en

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera b

Testo della Commissione

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **30%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

Emendamento

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **50%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

Or. en

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) per la quota di veicoli a zero e basse emissioni, un livello di riferimento pari al 50 % della quota di mercato delle vendite di veicoli passeggeri nuovi e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2030, stabilita in conformità dell'allegato I, parte A, punto 6.3, e dell'allegato I, parte B, punto 6.3.

Or. en

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) «massa in ordine di marcia », la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;

soppresso

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità collegato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) *«impronta», la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;*

soppresso

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità collegato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera l

Testo della Commissione

Emendamento

(l) *«massa di prova»: la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicato nel certificato di conformità e definito al punto 3.2.25 dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;*

soppresso

Or. en

Motivazione

Emendamento correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità collegato alla massa di cui all'allegato I - si veda la corrispondente motivazione.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione *può adottare* norme dettagliate sulle procedure per segnalare

La Commissione *adotta* norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali

tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Or. en

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. A partire dal 1° gennaio 2025 i costruttori riferiscono alla Commissione in merito alle emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita dei tipi di veicoli immessi sul mercato a tale data, sulla base di una metodologia armonizzata a livello dell'Unione. A tal fine, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16, al fine di integrare il presente regolamento sviluppando norme dettagliate sulle procedure per riferire in merito alle emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita di tutti i tipi di combustibili e sistemi di propulsione dei veicoli immessi sul mercato dell'Unione.

Entro il 31 dicembre 2026, la Commissione presenta un'analisi delle emissioni durante l'intero ciclo di vita prodotte dai veicoli commerciali nuovi nell'Unione, al fine di dirigere meglio gli sforzi delle politiche future verso riduzioni delle emissioni in tale settore. Il documento è reso pubblicamente disponibile.

Or. en

Motivazione

Anche se l'attuale legislazione rappresenta uno strumento efficace per ridurre le emissioni di gas di scarico, manca una chiara comprensione delle emissioni complessive durante l'intero ciclo di vita dei veicoli relativamente ai vari tipi di carburante. La Commissione dovrebbe cercare di sviluppare una metodologia comune per consentire ai costruttori di apparecchiature originali di trasmettere tali dati. La Commissione dovrebbe analizzare le emissioni "dal pozzo alla ruota" per informare meglio in merito alle future politiche decisionali in tale settore.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione **e sono destinate a misure strategiche, attuate in stretta cooperazione con le parti sociali, al fine di promuovere la riqualificazione e la riconversione nel settore automobilistico onde contribuire ad una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio.**

Or. en

Motivazione

Le entrate provenienti dai premi raccolti per le emissioni aggiuntive dovrebbero essere utilizzate per promuovere la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori e la riconversione della forza lavoro, al fine di contribuire ad una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio, in particolare nelle regioni maggiormente colpite dalla transizione del settore automobilistico, in stretto coordinamento con le parti sociali.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Qualora ritenga che il costruttore

Emendamento

3. Qualora ritenga che il costruttore

soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di **autovettura o** veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

Or. en

Motivazione

Correzione di un'omissione nella proposta.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato a norma dell'allegato I , parte A, punti da 1 a 4, può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a se stesso o in relazione a se stesso insieme a qualsiasi sua impresa collegata. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

(a) tutte le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e c), comprese, se

Emendamento

soppresso

del caso, informazioni su eventuali imprese collegate.

(b) un obiettivo costituito da una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2007 o, se una singola domanda è presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ di tali imprese nel 2007.

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Questo obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini della lettera b).

La Commissione concede una deroga al costruttore nel caso in cui risulti dimostrato che sono stati rispettati i criteri per la deroga di cui al presente paragrafo.

Or. en

Motivazione

L'esperienza dimostra che i costruttori di nicchia, che producono tra le 10 000 e le 30 000 automobili all'anno, dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori, pertanto non si ritiene più opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori. Il fatto di continuare ad accordare tale deroga avrebbe effetti negativi in termini di neutralità sotto il profilo della concorrenza e potrebbe ridurre l'efficacia del regolamento.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Queste tecnologie devono essere prese in

Emendamento

Queste tecnologie devono essere prese in

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

considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili **e solo finché il valore misurato in base alla WLTP non sia integrato o sostituito da altri dati che meglio rappresentano le emissioni in condizioni reali.**

Or. en

Motivazione

Qualora il valore delle emissioni in condizioni reali sia misurato in base al regolamento attuale, tali tecnologie innovative saranno pienamente incluse nel valore ufficiale delle emissioni, pertanto non dovrebbero applicarsi crediti aggiuntivi.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 4

Testo della Commissione

La Commissione può adeguare il massimale, con effetto a partire dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

Emendamento

La Commissione può adeguare il massimale **verso il basso**, con effetto a partire dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

Or. en

Motivazione

Nel testo si dovrebbe chiarire che ha senso unicamente consentire l'adeguamento verso il basso del massimale ed evitare eventuali lacune che possano aumentare la quota di ecoinnovazioni.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle

Emendamento

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle

emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151. ***Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività nel tempo.***

emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

Or. en

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Al fine di garantire la rappresentatività di cui al paragrafo 1, la conformità va misurata mediante una prova di emissioni di CO₂ in condizioni reali di guida. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di integrare il presente regolamento sviluppando una prova di emissioni di CO₂ in condizioni reali di guida, al più tardi due anni dopo la data di applicazione del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Il crescente divario tra i valori ufficiali e i valori in condizioni reali di guida delle emissioni di CO₂ ha implicazioni importanti per la società nel suo complesso. Se, da un lato, il passaggio dalla procedura NEDC alla WLTP genererà probabilmente un maggior numero di dati rappresentativi per le emissioni di CO₂ registrate in sede di omologazione, dall'altro, non dovrebbe colmare completamente tale divario. Al fine di garantire la solidità del presente regolamento e assicurarsi che esso consegua gli obiettivi prefissati in termini di riduzione delle emissioni, è opportuno sviluppare una prova RDE adeguata per le emissioni di CO₂ e, finché essa non diventi effettiva, occorre procedere a verifiche supplementari e introdurre un limite per le eccedenze.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Finché la prova di misurazione delle emissioni di CO₂ in condizioni reali di guida non entrerà in vigore, la conformità va misurata sulla base dei dati dei misuratori di consumo di carburante, associata a un limite da non superare (NTE) superiore al massimo al 15 % al di sopra delle emissioni specifiche di CO₂ di un costruttore, misurate ai fini delle procedure di omologazione avviate a partire dal 2021 ai sensi del regolamento (CE) No 715/2007.

Or. en

Motivazione

Si veda la motivazione relativa all'articolo 12, paragrafo 1 bis.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. La Commissione provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione della rappresentatività in condizioni reali nel tempo.

Or. en

Motivazione

Si veda la motivazione relativa all'articolo 12, paragrafo 1 bis.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La Commissione **può adottare tali misure** tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Emendamento

3. La Commissione **adotta disposizioni dettagliate sulle procedure per la trasmissione dei dati dei misuratori di consumo di carburante** tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Or. en

Motivazione

Si veda la motivazione relativa all'articolo 12, paragrafo 1 bis.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

(b) entro il 31 ottobre 2022, il dato M_0 di cui all'allegato I, parte B, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo dato M_0 si applica nel 2024;

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

La soppressione di questi tre paragrafi serve a sopprimere la massa come parametro.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

(c) entro il 31 ottobre 2022 il dato indicativo TM per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri per il 2021;

soppresso

Or. en

Motivazione

La soppressione di questi tre paragrafi serve a sopprimere la massa come parametro.

Emendamento 47

**Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera d**

Testo della Commissione

Emendamento

(d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, i dati TM_0 nell'allegato I, parti A e B, sono adattati alla rispettiva massa media di prova delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dei due precedenti anni civili a partire dal 2022 e 2023. Il rispettivo nuovo dato TM_0 si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

soppresso

Or. en

Motivazione

La soppressione di questi tre paragrafi serve a sopprimere la massa come parametro.

Emendamento 48

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1. Nel **2024** la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del caso, di una proposta di modifica del regolamento. La relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni e della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁶.

⁴⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

Emendamento

1. Nel **2023** la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del caso, di una proposta di modifica del regolamento ***per confermare o rivedere al rialzo, se necessario, l'obiettivo in termini di emissioni per l'intero parco veicoli dell'Unione e il livello di riferimento per i veicoli a basse e a zero emissioni ai sensi dell'articolo 1***. La relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni e della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

⁴⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

Or. en

Motivazione

L'anno di revisione dovrebbe essere leggermente spostato in avanti al fine di consentire un quadro più tempestivo dei progressi conseguiti, onde stabilire se gli obiettivi prefissati stiano per essere raggiunti.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e **può**, se del caso, **procedere** ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

Emendamento

2. La Commissione tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e **procede**, se del caso, ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

Or. en

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il 31 dicembre 2019, la Commissione rivede la direttiva 1999/94/CE e, se del caso, presenta una proposta pertinente onde fornire ai consumatori informazioni accurate, solide e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO₂ e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato.

Or. en

Motivazione

I consumatori devono poter accedere a valori realistici sul consumo di carburante al fine di effettuare decisioni di acquisto consapevoli. I valori riportati sulle etichette del risparmio di carburante nell'UE presentate nei punti vendita dovrebbero essere adeguati al fine di riflettere il consumo di carburante medio su strada, e non soltanto valori di laboratorio. Da una valutazione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture eseguita dalla Commissione nel 2016, emerge che la mancanza di armonizzazione in materia di etichettatura tra gli Stati membri ne pregiudica l'efficienza complessiva. L'assenza di informazioni sulle emissioni di

inquinanti atmosferici limita inoltre l'efficacia della direttiva. La Commissione dovrebbe pertanto essere incaricata di procedere ad un riesame.

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione è assistita dal comitato *dell'unione dell'energia* istituito *dall'[articolo 37 del [regolamento (UE) [...]] del Parlamento europeo e del Consiglio*⁴⁹. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰.

⁴⁹ *Regolamento (UE) [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio sulla governance dell'Unione dell'Energia (GU L [...] del [...], pag. [...].*

⁵⁰ 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

1. La Commissione è assistita dal comitato *sui cambiamenti climatici* istituito *dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰.

⁵⁰ 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).

Or. en

Motivazione

Allineamento alla posizione del PE nel fascicolo sulla governance dell'Unione dell'energia.

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il potere di adottare atti delegati di

Emendamento

1. Il potere di adottare atti delegati di

cui all'articolo 7, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo *indeterminato* a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento] .

cui all'articolo 7, paragrafo 7, ***all'articolo 7, paragrafo 8 bis***, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, ***all'articolo 12, paragrafo 1 bis***, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo ***di cinque anni*** a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento] . ***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.***

Or. en

Motivazione

Ripristino dell'ambito di applicazione originario della delega di potere di 5 anni, con la comunicazione di informazioni riguardanti l'utilizzo e aggiunta di due nuovi poteri delegati.

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da

Emendamento

2. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, ***all'articolo 7, paragrafo 8 bis***, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, ***all'articolo 12, paragrafo 1 bis***, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della

una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Or. en

Motivazione

Aggiunta dei due nuovi poteri delegati.

Emendamento 54

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento

4. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, **dell'articolo 7, paragrafo 8 bis**, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, **dell'articolo 12, paragrafo 1 bis**, dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Motivazione

Aggiunta dei due nuovi poteri delegati.

Emendamento 55

Proposta di regolamento Allegato I – parte A – punto 6.2

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

Or. en

Motivazione

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero essere il più efficaci possibile sul piano dei costi. Gli obiettivi esistenti sono stati determinati tenendo conto della massa del veicolo, il che in sostanza significa che più le auto sono pesanti, più gli obiettivi sono flessibili. La riduzione del peso dei veicoli rappresenta un'opzione tecnica molto efficiente per ridurre le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli. Pertanto, è meglio trattare il mercato dei veicoli come un'unica entità e, di conseguenza, non imporre un fattore di aggiustamento della massa, che è concepito per fissare una scala relativa alla massa media del mercato.

Emendamento 56

Proposta di regolamento Allegato – parte A – punto 6.3 – capoverso 3 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **1,0** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **1,0**, secondo i casi

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **0,95** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **0,95**, secondo i casi

Or. en

Emendamento 57

Proposta di regolamento Allegato – parte A – sezione 6.3 – capoverso 4 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

x è pari al **15%** negli anni dal 2025 al 2029

x è pari al **20 %** negli anni dal 2025 al 2029

e al **30%** dal 2030 in poi.

e al **50 %** dal 2030 in poi.

Or. en

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 6.2

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

Or. en

Motivazione

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero essere il più efficaci possibile sul piano dei costi. Gli obiettivi esistenti sono stati determinati tenendo conto della massa del veicolo, il che in sostanza significa che più le auto sono pesanti, più gli obiettivi sono flessibili. La riduzione del peso dei veicoli rappresenta un'opzione tecnica molto efficiente per ridurre le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli. Pertanto, è meglio trattare il mercato dei veicoli come un'unica entità e, di conseguenza, non imporre un fattore di aggiustamento della massa, che è concepito per fissare una scala relativa alla massa media del mercato.

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Allegato – parte B – punto 6.3.1 – capoverso 3 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **1,0** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **1,0**, secondo i casi

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **0,95** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **0,95**, secondo i casi

Or. en

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 6.3.1 – capoverso 4 – comma 3

Testo della Commissione

x è pari al **15%**

Emendamento

x è pari al **20 %**

Or. en

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Allegato – parte B – punto 6.3.2 – capoverso 3 – comma 3

Testo della Commissione

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **1,0** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **1,0**, secondo i casi

Emendamento

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **0,95** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **0,95**, secondo i casi

Or. en

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Allegato – parte B – punto 6.3.2 – capoverso 4 – comma 3

Testo della Commissione

x è pari al **30%**

Emendamento

x è pari al **50 %**

Or. en

MOTIVAZIONE

Il miglioramento dei livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi può comportare la riduzione delle emissioni di CO₂ contribuendo nel contempo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e all'attenuazione dei cambiamenti climatici. Al tempo stesso la disponibilità di norme idonee può condurre a un notevole risparmio di carburante per i consumatori migliorando altresì la qualità dell'aria per i nostri cittadini.

La relatrice ritiene che disporre di obiettivi adeguati in materia di CO₂ per i veicoli sia fondamentali per la transizione verso la decarbonizzazione dell'economia, in linea con l'accordo di Parigi. Ciò è necessario affinché l'Unione europea faccia la sua parte nell'ambito degli sforzi globali in materia di clima, garantendo nel contempo la competitività dell'industria automobilistica europea.

Nell'odierno panorama del settore automobilistico globale si assiste a rapidi cambiamenti. Un maggiore accento sull'innovazione e sulle nuove tecnologie aiuterà l'industria europea ad adattarsi all'evoluzione delle esigenze. Inoltre, la continua evoluzione concernente le batterie e la tecnologia delle celle a combustibile dovrebbe tradursi nei prossimi anni in un più rapido incremento delle quote di mercato mondiali per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni.

La relatrice riconosce che finora i passi avanti nell'innovazione sono stati promossi dalle ambiziose norme di riduzione delle emissioni già in vigore. Inoltre, l'industria automobilistica è un settore economico in cui sono già presenti le tecnologie di riduzione delle emissioni a costi accessibili, le quali possono consentire una trasformazione più efficiente in termini di costi e di ampia portata. Ciò premesso, gli obiettivi in materia di CO₂ e i livelli di riferimento per veicoli a emissioni zero e a basse emissioni fissati nel presente regolamento devono essere sufficientemente ambiziosi per essere in linea con gli obiettivi climatici dell'Unione e contribuire a sostenere un'efficace transizione tecnologica verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

Disporre di obiettivi adeguati in materia di CO₂ e di meccanismi strategici necessari a favore dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni è importante per conseguire la neutralità tecnologica, evitare distorsioni di mercato, stimolare la produzione di tecnologia e lo sviluppo all'interno dell'UE. Per garantire di essere in linea con i nostri impegni in materia di clima, salvaguardando nel contempo la competitività del settore automobilistico, è necessario che le riduzioni di CO₂ siano saldamente in atto a partire dal 2025. Lasciare che gli obiettivi di riduzione si applichino a partire dal 2030 significherebbe assistere solo a cali teorici. Pertanto è necessario che l'attuale regolamento stabilisca riduzioni di CO₂ e obiettivi in materia di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni più rigorosi e ambiziosi, onde garantire che l'UE sia in linea con i suoi impegni climatici a lungo termine e realizzi i benefici per i cittadini e i consumatori.

La relatrice ritiene che gli obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli leggeri, e un mercato interno forte e stabile per i veicoli a zero emissioni e a basse emissioni, contribuiranno a stimolare la crescita economica, rafforzando nel contempo la competitività dell'industria europea. Il passaggio dalla dipendenza dall'importazione di petrolio e prodotti petroliferi verso l'energia e l'elettricità prodotte a livello domestico, dovrebbe tradursi in un incremento del PIL e dell'occupazione interna nel settore dell'approvvigionamento di energia

elettrica e nei settori connessi. La transizione verso la mobilità a basse emissioni di carbonio contribuirà altresì alla crescita della catena di approvvigionamento dei veicoli a motore e contribuirà a stimolare l'occupazione nei pertinenti settori industriali. Nonostante un presunto e temporaneo costo iniziale più elevato per l'acquisto di veicoli, nel lungo periodo i consumatori e i proprietari di veicoli di prima e di seconda mano potranno beneficiare di una significativa riduzione del costo totale legato al possesso di un veicolo, in virtù delle minori spese legate al rifornimento e alla manutenzione dei veicoli. Ciò dovrebbe lasciare a disposizione dei consumatori maggiori risorse per l'acquisto di altri beni e servizi imprimendo così un forte impulso ai redditi reali e alla spesa dei consumatori, aumentando ulteriormente il PIL.

La transizione verso sistemi di propulsione alternativi sarà associata a modifiche strutturali nella catena del valore del settore automobilistico. Per questa ragione è fondamentale che siano presi in seria considerazione gli inevitabili impatti sociali della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel settore automobilistico. Inoltre è importante che l'Unione europea adotti un approccio proattivo nell'affrontare le implicazioni relative ai posti di lavoro che saranno particolarmente pronunciate nelle regioni più colpite. Le attuali misure strategiche devono pertanto essere accompagnate da programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori. I programmi d'istruzione e le iniziative di ricerca del lavoro dovranno essere condotte in stretto dialogo con tutte le parti sociali pertinenti. Tali sforzi dovrebbero essere cofinanziati mediante le entrate con destinazione specifica provenienti dai premi raccolti per le emissioni aggiuntive a norma del presente regolamento.

Una transizione di successo verso una mobilità a emissioni zero e a basse emissioni richiede un quadro strategico coerente per i veicoli, le infrastrutture, le reti elettriche, i programmi occupazionali e gli incentivi economici a livello UE, nazionale, regionale e locale. Ciò va di pari passo con la corretta realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi. Tale infrastruttura deve essere realizzata senza indugio al fine di creare un clima di fiducia per i consumatori e i potenziali acquirenti di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni. Di conseguenza è necessaria l'interazione efficace di diversi regimi di sostegno a livello dell'UE e degli Stati membri per mobilitare significativi investimenti pubblici e privati.

La relatrice sottolinea che i consumatori necessitano di valori realistici sul consumo di carburante al fine di effettuare decisioni di acquisto consapevoli. Tali informazioni contribuiranno anche a rinnovare la fiducia dei consumatori. L'ulteriore miglioramento e armonizzazione dei requisiti dell'Unione in materia di

etichettatura sull'efficienza energetica dei veicoli contribuirà a fornire ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile uso circa i benefici dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni. Tale etichettatura include informazioni relative agli inquinanti atmosferici, alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante insieme ai costi di gestione. Una corretta etichettatura delle autovetture contribuirà inoltre a sostenere nell'Unione europea l'utilizzo di quelle più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettose dell'ambiente.

Il divario crescente tra i dati di omologazione ufficiali e quelli reali riguardanti le emissioni di CO₂ delle autovetture è allarmante; nel 2015 si era attestato al 42 % ed è tuttora in crescita. La relatrice teme che tale divario riduca significativamente l'efficacia delle attuali normative in

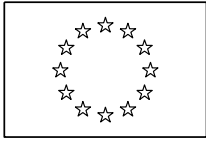
materia di CO₂ e chiede di prestare fin d'ora attenzione alle norme post 2020. Se, da un lato, il passaggio dalla procedura NEDC alla WLTP genererà probabilmente un maggior numero di dati rappresentativi per le emissioni di CO₂ registrate in sede di omologazione, dall'altro, non dovrebbe colmare completamente il divario in termini emissioni reali di guida. Questo crescente divario ha notevoli implicazioni per i consumatori, la qualità dell'aria, le città e i responsabili politici e deve essere affrontato seriamente e in modo efficace.

La relatrice è del parere che il modo più attendibile per garantire la rappresentatività dei valori di omologazione reali sia costituito dall'introduzione di una prova delle emissioni reali di CO₂, che la Commissione dovrà elaborare previa autorizzazione. Nel frattempo, tuttavia, e finché tale prova in condizioni reali di guida non entrerà in vigore e sarà applicabile, occorre garantire la conformità utilizzando i dati dei misuratori di consumo di carburante dichiarati dai produttori stabilendo un limite da non superare.

La relatrice reputa che nel lungo periodo sia necessario garantire una chiara comprensione delle emissioni complessive nel corso del ciclo di vita dei veicoli relativamente ai vari tipi di carburante. Tali informazioni consentono in futuro di modellare meglio il processo decisionale in questo settore garantendo significative riduzioni delle emissioni lungo l'intera catena del valore.

ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA

ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL
PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE



GRUPPO CONSULTIVO
DEI SERVIZI GIURIDICI

Bruxelles, 14 marzo 2018

PARERE

**ALL'ATTENZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO
DEL CONSIGLIO
DELLA COMMISSIONE**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)
COM(2017)0676 del 15.12.2016 – 2017/0293(COD)**