



26.3.2018

PROGETTO DI PARERE

della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

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

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni 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))

Relatore per parere: Jakop Dalunde

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Nell'accordo di Parigi, l'Unione, insieme al resto del mondo, si è impegnata a mantenere l'aumento delle temperature medie globali ben al di sotto di 2 °C e a proseguire gli sforzi per limitare l'aumento delle temperature a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali.

Il relatore per parere ritiene che occorra tenere in seria considerazione il contesto dell'impegno globale teso a una rapida decarbonizzazione dell'economia anche in sede di definizione degli obiettivi concernenti le emissioni medie di CO₂ del parco di veicoli nuovi nel mercato dell'Unione. Ciò è necessario affinché l'Unione faccia la sua parte nell'ambito degli sforzi globali, ma anche per garantire il futuro dell'industria automobilistica europea.

Per far sì che l'economia dell'UE possa ridurre le emissioni di gas a effetto serra in linea con una quota giustificabile dell'UE per il rimanente bilancio globale del carbonio compatibile con l'accordo di Parigi, è necessario ridurre le emissioni di gas a effetto serra delle flotte di veicoli commerciali leggeri e procedere alla loro elettrificazione in tempi rapidi. È dai settori dell'economia in cui esistono tecnologie di riduzione delle emissioni a costi contenuti, disponibili anche a costo negativo nel corso del ciclo di vita, come nel caso dei trasporti tramite veicoli commerciali leggeri, che deve iniziare la decarbonizzazione, onde consentire una trasformazione efficiente in termini di rapporto costi/benefici e meno traumatica possibile.

L'UE ha già perso parte della sua leadership tecnologica, in particolare per quanto riguarda i veicoli a zero emissioni o a basse emissioni. Il relatore per parere ritiene che, al fine di ripristinare la leadership nella produzione di veicoli, i responsabili politici debbano fissare obiettivi che siano rigorosamente in linea con le necessità climatiche in modo tecnologicamente neutro, onde consentire ai costruttori di definire le modalità più efficienti in termini di rapporto costi/benefici per la decarbonizzazione del loro parco veicoli.

Gli obiettivi medi proposti per il parco veicoli sono ricavati da un'analisi¹ delle riduzioni delle emissioni di carbonio che sarebbero necessarie al fine di risultare in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Tenendo conto del meccanismo adottato per passare dal ciclo di prova NEDC al ciclo WLTP e del forte incentivo ai produttori perché garantiscano risultati favorevoli nell'ambito di tale processo, le percentuali di riduzione (45 % per il 2025 e 75 % per il 2030) sono fissate ipotizzando un fattore di correlazione pari a 1,25 entro il 2020. Per garantire che le previste riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra non siano compromesse da differenze significative nell'ambito delle condizioni di guida reali rispetto ai risultati del ciclo di prova, è opportuno introdurre un meccanismo che consenta di monitorare i dati raccolti sul consumo di carburante e di adeguare di conseguenza gli obiettivi di riduzione.

Gli obiettivi di riduzione proposti implicano un'elevata presenza di veicoli a emissioni zero già per il 2025 (circa il 50 %), ma invece di indebolire gli incentivi per la riduzione delle emissioni medie del parco veicoli tramite gli incentivi ZEV, si introduce una quota minima obbligatoria relativamente bassa di veicoli a zero emissioni per costruttore, pari al 15 %, allo scopo di creare una situazione di certezza degli investimenti destinati allo sviluppo delle infrastrutture per i punti di ricarica.

Nell'intento di giungere a una rapida riduzione delle emissioni medie di CO₂, il relatore per parere ritiene altamente opportuno introdurre forti incentivi intesi a favorire l'alleggerimento e il ridimensionamento dei veicoli, eliminando quindi l'attuale differenziazione basata sulla

¹ <http://extranet.greens-efa-service.eu/public/media/file/1/5491>

massa dei veicoli.

La strategia dovrebbe inoltre anticipare la possibile comparsa di nuovi produttori di veicoli a zero emissioni nel mercato dell'industria automobilistica e conferire alla Commissione il mandato di garantire che essi beneficino pienamente degli incentivi previsti dal regolamento qualora gli accordi di raggruppamento non siano sufficienti.

Infine, il relatore per parere riconosce che le emissioni di gas di scarico non tengono conto di tutti gli impatti climatici dei veicoli e propone che la Commissione presenti proposte di specifiche minime per la progettazione ecocompatibile entro il 31 dicembre 2020, tenendo conto dei principi applicati ad altri prodotti connessi all'energia ai sensi della direttiva 2009/125/CE.

In tal modo il relatore per parere intende garantire che il futuro parco veicoli contribuisca al conseguimento degli obiettivi concordati da tutti noi nell'ambito dell'accordo di Parigi.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) ***La strategia europea per la mobilità a basse emissioni 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.

Emendamento

(3) Per ***rispettare gli impegni assunti dall'UE 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 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

Emendamento 2**Proposta di regolamento
Considerando 6***Testo della Commissione*

(6) *Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30 % entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada metteranno in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.*

Emendamento

(6) Le emissioni del settore del trasporto su strada **rimangono nettamente al di sopra dei livelli registrati nel 1990, mettendo** in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

Emendamento 3**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

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 **dell'Unione** per il 2030 **e oltre**. Questo approccio graduale fornisce

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.

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 4

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) Per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero, ***dovrebbe essere introdotta nel parco veicoli dell'UE una quota minima obbligatoria di veicoli a zero emissioni. Tale quota minima*** dovrebbe essere ***concepita*** in modo da ***garantire la certezza degli investimenti a favore delle infrastrutture di ricarica, allo scopo di*** promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 5

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

Emendamento

(16) ***La definizione di una norma tecnologicamente neutra accompagnata da una quota minima obbligatoria*** di veicoli a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE 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.

credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

Or. en

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

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. 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.

soppresso

Or. en

Emendamento 7

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

(19) Per poter cogliere i vantaggi ambientali e di altra natura derivanti dal ridimensionamento e dall'alleggerimento

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.

dei veicoli, gli obiettivi *in materia* di CO₂ *non dovrebbero essere differenziati* in funzione *della massa* dei veicoli.

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento è strettamente connesso agli obiettivi di cui all'articolo 1 e all'esigenza di ridurre rapidamente le emissioni medie di CO₂, nonché alla necessità di stabilire la forma più efficace possibile di incentivazione per l'alleggerimento e il ridimensionamento dei veicoli. L'attuale differenziazione basata sulla massa dei veicoli non è pertanto opportuna.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 9

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.

Or. en

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Tuttavia, occorre assicurare un

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, 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.

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

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 27

Testo della Commissione

(27) Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori risultante dal rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso. Tuttavia, se nonostante ciò un costruttore soggetto a esenzione chiede e ottiene una deroga, è opportuno che detto costruttore

Emendamento

soppresso

sia tenuto a conformarsi all'obiettivo connesso a tale deroga.

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento è strettamente connesso all'obiettivo di cui all'articolo 1. Data la necessità di ridurre rapidamente le emissioni medie di CO₂, non è opportuno prevedere esenzioni per i piccoli costruttori.

Emendamento 12

**Proposta di regolamento
Considerando 34 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(34 bis) Il meccanismo di controllo della conformità dovrebbe far sì che i costruttori di veicoli a zero emissioni beneficino realmente di incentivi volti ad aumentare la quota di tali veicoli. In tale contesto, la Commissione dovrebbe avere il potere di istituire un sistema di scambio di quote di conformità qualora ciò risulti opportuno a seguito dell'evoluzione del mercato dell'industria automobilistica.

Or. en

Emendamento 13

**Proposta di regolamento
Considerando 46**

Testo della Commissione

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

(46) Al fine di consentirle di modificare o sostituire elementi non essenziali 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

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 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.

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, ***istituire il sistema di scambio di quote di conformità di cui all'articolo 6, paragrafo 8 bis, adeguare gli obiettivi di cui all'articolo 1 per tener conto delle prestazioni dei veicoli in termini di emissioni in condizioni reali di guida di cui all'articolo 12, paragrafo 3 bis, e adeguare*** 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 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

Emendamento 14

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di

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 assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di assicurare **il conseguimento degli impegni e degli obiettivi dell'Unione in materia di clima in modo coerente con** il corretto funzionamento del mercato interno.

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento è strettamente connesso agli obiettivi di cui all'articolo 1. Il regolamento in esame si prefigge il conseguimento degli impegni e degli obiettivi dell'Unione in materia di clima.

Emendamento 15

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 **45 %** 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 16

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 **45 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

Emendamento 17

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) una quota minima di veicoli a zero emissioni pari al 15 %;

Or. en

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(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;

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **75 %** 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 19

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera b

Testo della Commissione

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 **30%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al

(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 **75 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al

punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B;

Or. en

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2035, l'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE sarà di 0 g CO₂/km per le emissioni delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione.

Or. en

Emendamento

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. L'articolo 4, l'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 8 e l'articolo 9, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile, tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10.

soppresso

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento è strettamente connesso agli obiettivi di cui all'articolo 1. Data la necessità di ridurre rapidamente le emissioni medie di CO₂, non è opportuno prevedere esenzioni per i piccoli costruttori.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera m

Testo della Commissione

(m) «veicolo **a basse e** a zero emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico **da zero fino a 50** g di CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

Emendamento

(m) «veicolo a zero emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico **di** zero CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

Or. en

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. La Commissione monitora la composizione del mercato delle forniture di veicoli. Alla Commissione è inoltre conferito il potere ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 16, al fine di integrare il presente regolamento istituendo un sistema di scambio di quote di conformità, allo scopo di garantire adeguati incentivi ai costruttori di veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro 12 mesi dall'approvazione di una tecnologia innovativa o di un pacchetto di tecnologie innovative, il fornitore o il costruttore fornisce dati basati sui risultati delle prove relative alle emissioni in condizioni di guida reali dei veicoli in produzione, per convalidare il contributo delle tecnologie innovative approvate.

Or. en

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Al fine di garantire che le emissioni di CO₂ e il consumo energetico del parco veicoli in condizioni reali di guida corrispondano alle riduzioni di gas a effetto serra previste dal presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati

conformemente all'articolo 16, al fine di modificare il presente regolamento adeguandolo, sulla base delle informazioni raccolte a norma del presente articolo, agli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE di cui all'articolo 1, onde tenere conto di eventuali discrepanze rispetto alle emissioni reali;

Or. en

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. Entro il 31 dicembre 2020, per garantire che la diffusione di veicoli a zero emissioni contribuisca al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di efficienza energetica e di economia circolare, la Commissione, se del caso, presenta proposte per stabilire specifiche minime per la progettazione ecocompatibile di tali veicoli, tenendo conto dei principi applicati ad altri prodotti connessi all'energia a norma della direttiva 2009/125/CE.

Or. en

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

1. La Commissione è assistita dal comitato *sui cambiamenti climatici*, istituito *a norma dell'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE*. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Motivazione

La proposta conserva l'attuale struttura del comitato ed è in linea con la posizione del Parlamento europeo sulla governance dell'Unione dell'energia, che consiste nel mantenere il comitato sui cambiamenti climatici per i singoli atti legislativi in materia di clima.

Emendamento 29**Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 1***Testo della Commissione*

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].

Emendamento

1. Il potere di adottare atti delegati di cui **all'articolo 6, paragrafo 8 bis**, all'articolo 7, paragrafo 7, **secondo comma**, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, **all'articolo 12, paragrafo 3 bis**, 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].

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo).

Or. en

Emendamento 30**Proposta di regolamento
Articolo 17 - paragrafo 1
Regolamento (CE) n. 715/2007
Articolo 11 bis – paragrafo 2***Testo della Commissione*

2. La Commissione adotta atti **di esecuzione** in conformità dell'articolo **15** al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante."

Emendamento

2. La Commissione adotta atti **delegati** in conformità dell'articolo **14 bis** al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante."

Motivazione

Il regolamento (CE) n. 715/2007 non è ancora stato "lisbonizzato". Il Parlamento europeo ha però chiaramente espresso la sua posizione nell'ambito della relazione Dess e delle raccomandazioni EMIS, secondo cui gli atti delegati rappresenterebbero l'unica procedura adeguata al fine di stabilire le procedure di prova.

Emendamento 31**Proposta di regolamento****Articolo 17 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 14 bis

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica]. 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.*
- 3. La delega di potere di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, 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 una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione di un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.*

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11 bis, paragrafo 2, 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.

** GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1."*

Or. en

Motivazione

Il regolamento (CE) n. 715/2007 non è ancora stato "lisbonizzato". Il Parlamento europeo ha però chiaramente espresso la sua posizione nell'ambito della relazione Dess e delle raccomandazioni EMIS, secondo cui gli atti delegati rappresenterebbero l'unica procedura adeguata al fine di stabilire le procedure di prova.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Emendamento

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Tuttavia, l'articolo 6, paragrafo 8 bis, l'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, l'articolo 10, paragrafo 8, l'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, l'articolo 12, paragrafo 3 bis, l'articolo 13, paragrafo 2, e l'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma si applicano a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Allegato I – parte A – punto 6.2

Testo della Commissione

6.2 Obiettivi di riferimento per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.2.1. dal 2025 al 2029

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

a₂₀₂₅ è $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

dove:

a₂₀₂₁ è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle

Emendamento

soppresso

emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4.

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.2.2. Dal 2030 in poi

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

a₂₀₃₀ è $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

dove:

a₂₀₂₁ è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4.

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

Emendamento 34**Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 6.3***Testo della Commissione*

6.3. L'obiettivo per le emissioni specifiche a partire dal 2025

Obiettivo per le emissioni specifiche = obiettivo *di riferimento* per le emissioni specifiche · *fattore ZLEV*

dove:

obiettivo *di riferimento* per le emissioni specifiche è l'obiettivo *di riferimento* per le emissioni specifiche *di CO₂* determinato *conformemente al punto 6.2.1 per il periodo dal 2025 al 2029 e al punto 6.2.2 dal 2030 in poi*

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

dove:

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture di recente immatricolazione di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero totale di autovetture immatricolate nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x è pari al 15 % negli anni dal 2025 al 2029 e al 30% dal 2030 in poi.

Emendamento

6.3. L'obiettivo per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.3.1. 2025-2029

Obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₅ = obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ (*1 - fattore di riduzione*)

dove:

obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ è l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato per *ogni singolo costruttore nel 2021*

fattore di riduzione è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a)

6.3.1. Dal 2030 in poi

obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₃₀ = obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ (*1 - fattore di riduzione*)

dove:

obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ è l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato per ogni singolo costruttore nel 2021

fattore di riduzione è la riduzione di cui

Emendamento 35

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – punto 6.2

Testo della Commissione

Emendamento

6.2. L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche a partire dal 2025

soppresso

6.2.1. dal 2025 al 2029

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

α è pari a a_{2025} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è pari o inferiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), e a a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è superiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d),

dove:

a_{2025} è $\frac{a_{2021} - \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo di recente immatricolazione del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i

veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4.

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.2.2. Dal 2030 in poi

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + α (TM-TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

α è pari a a_{2030} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è pari o inferiore a TM₀ determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), e a a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è superiore a TM₀ determinato

conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d),

dove:

a_{2030} è $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo di recente immatricolazione del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel

2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4.

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

Or. en

Emendamento 36

Proposta di regolamento Allegato I – parte B – punto 6.3

Testo della Commissione

6.3. Obiettivi per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.3.1. *Dal 2025 al 2029*

L'obiettivo per le emissioni specifiche = (obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche – ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ – obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅)) fattore ZLEV

dove:

obiettivo *di riferimento* per le emissioni specifiche è l'obiettivo *di riferimento* per le emissioni specifiche calcolato conformemente al punto 6.2.1.

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di riferimento in materia di emissioni specifiche per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1.

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

dove:

Emendamento

6.3. Obiettivi per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.3.1. 2025-2029

Obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₅ = obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ (*I - fattore di riduzione*)

dove:

obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ è l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato *per ogni singolo costruttore nel 2021*

fattore di riduzione è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b)

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri immatricolati nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x è pari al 15 %

6.3.2. *A decorrere dal 2030*

L'obiettivo per le emissioni specifiche = (obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche - ($\phi_{obiettivi}$ - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀)) fattore ZLEV

dove:

obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche è l'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche calcolato conformemente al punto 6.2.2.

$\phi_{obiettivi}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di riferimento in materia di emissioni specifiche per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.2.

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

dove:

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero

6.3.2. Dal 2030 *in poi*

Obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₃₀ = obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ (I - fattore di riduzione)

dove:

obiettivo per le emissioni specifiche₂₀₂₁ è l'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato *per ogni singolo costruttore nel 2021*

fattore di riduzione è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b)

*totale di veicoli commerciali leggeri
immatricolati nel corso dell'anno civile in
questione*

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x è pari al 30%

Or. en