



**2017/0293(COD)**

4.5.2018

# **EMENDAMENTI**

## **37 - 291**

**Progetto di parere**

**Jakop Dalunde**

(PE619.365v01-00)

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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)

Proposta di regolamento

(COM2017(0676) – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)(COD))



## Emendamento 37

Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin

### Proposta di regolamento

#### Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(3) La strategia europea per la mobilità a basse emissioni<sup>16</sup> 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.

---

<sup>16</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Strategia europea

##### *Emendamento*

(3) La strategia europea per la mobilità a basse emissioni<sup>16</sup> 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. ***Per rispettare gli impegni assunti dall'Unione nel corso della 21<sup>a</sup> conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, la decarbonizzazione del settore dei trasporti deve subire un'accelerazione ed entro la metà del secolo le emissioni di gas a effetto serra di autovetture e veicoli commerciali leggeri dovrebbero aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero.***

---

<sup>16</sup> 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).

per una mobilità a basse emissioni  
(COM(2016) 501 final).

Or. en

## **Emendamento 38**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 3**

##### *Testo della Commissione*

(3) ***La strategia europea per la mobilità a basse emissioni<sup>16</sup> 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.***

---

<sup>16</sup> 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 21<sup>a</sup> conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, la decarbonizzazione del settore dei trasporti deve subire un'accelerazione e le emissioni di gas a effetto serra di tale settore dovrebbero 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.***

---

<sup>16</sup> 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 39**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

(3) **La strategia europea per la mobilità a basse emissioni<sup>16</sup> 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.

---

<sup>16</sup> 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 21<sup>a</sup> conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, la decarbonizzazione del settore dei trasporti deve subire un'accelerazione ed** entro la metà del secolo **anche** le emissioni di gas a effetto serra **devono** 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.

---

<sup>16</sup> 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 40**  
**Martina Werner, Jens Geier, Răzvan Popa**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) La transizione verso una mobilità su strada a basse emissioni di carbonio comporterà necessariamente cambiamenti strutturali nell'industria automobilistica. È estremamente importante considerare e affrontare gli inevitabili impatti sociali della suddetta transizione, in particolare nelle regioni maggiormente interessate.***

Or. en

#### **Emendamento 41**

**Theresa Griffin, Jude Kirton-Darling, Clare Moody, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 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 nelle regioni maggiormente interessate.***

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 42**

**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

#### **Proposta di regolamento**

**Considerando 7 bis (nuovo)**

***(7 bis) Tenuto conto inoltre delle incertezze insite nei futuri sviluppi tecnologici e sociologici del settore, è opportuno non privilegiare in maniera precoce e radicale una o più opzioni tecniche che potrebbero rivelarsi complessivamente meno pertinenti in futuro, esaminando al contrario le potenzialità e le sinergie possibili delle diverse tecnologie attualmente disponibili. In tale contesto, è opportuno rammentare il principio fondamentale della neutralità tecnologica, cui l'Unione è legata e vincolata.***

Or. fr

### **Emendamento 43**

**Theresa Griffin, Jude Kirton-Darling, Clare Moody, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(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.

*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 in modo equivalente mediante misure nazionali. ***Tuttavia, la valutazione ha altresì concluso che i risparmi di CO<sub>2</sub> conseguiti sono notevolmente inferiori a quelli suggeriti dai risultati della prova di omologazione e che il "divario 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 CO<sub>2</sub> così come la fiducia dei consumatori nel potenziale risparmio di carburante apportato dai nuovi veicoli.*

Or. en

#### **Emendamento 44**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 9**

##### *Testo della Commissione*

(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.

##### *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 in modo equivalente mediante misure nazionali. ***Tuttavia, la valutazione ha altresì concluso che i risparmi di CO<sub>2</sub> conseguiti sono notevolmente inferiori a quelli suggeriti dai risultati della prova di omologazione e che il "divario 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 CO<sub>2</sub> così come la fiducia dei consumatori nel potenziale risparmio di carburante apportato dai nuovi veicoli.***

Or. en

##### *Motivazione*

*I consumatori devono accedere a valori realistici sul consumo di carburante per poter*



*prendere decisioni di acquisto consapevoli.*

#### **Emendamento 45**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 bis) È opportuno prendere in esame sforzi volti a prolungare il ciclo di vita e l'utilizzo di un'autovettura, in quanto essi comportano un notevole risparmio di emissioni. Tutti i veicoli attraversano tre fasi distinte nel proprio ciclo di vita: la produzione, il funzionamento e il fine vita. Ogni fase comporta emissioni di gas a effetto serra. L'impronta ecologica complessiva stimata di un'autovettura familiare è superiore a 22 tonnellate di anidride carbonica. Acquistare un'autovettura analoga usata (anche con un tasso di emissioni al chilometro più elevato) potrebbe comportare meno della metà delle emissioni di anidride carbonica.*

Or. en

#### **Emendamento 46**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 10**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(10) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti dell'Unione, fissando nuovi obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di riduzione, la Commissione ha tenuto

(10) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti dell'Unione, fissando nuovi obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di riduzione, la Commissione ha tenuto

conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi [.../...] entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, i costruttori e gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici.

conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi [.../...] entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, i costruttori e gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di **miglioramento della** sicurezza degli approvvigionamenti energetici.

Or. en

## **Emendamento 47** **Dominique Riquet**

### **Proposta di regolamento** **Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 bis) La presente revisione del regolamento (CE) n. 715/2007 ha l'obiettivo di ridurre significativamente il ricorso alle fonti energetiche che generano emissioni di carbonio per la propulsione dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri. La revisione ha dunque un obiettivo triplice: un obiettivo ambientale, in quanto intende contrastare il riscaldamento globale e ridurre al minimo le emissioni nocive alla salute umana; un obiettivo di sostenibilità, in quanto intende ridurre il ricorso alle fonti energetiche fossili; un obiettivo economico, in quanto intende migliorare la competitività dell'industria automobilistica europea senza generare perturbazioni industriali irreversibili nel settore.**

Or. fr

**Emendamento 48**  
**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 bis)** *Investire nella ricerca, nello sviluppo e nell'innovazione e promuovere partenariati pubblico-privato, coinvolgendo attivamente le università tecniche, creerà le competenze tecniche necessarie (microelettronica, mecatronica, competenze digitali) per collaudare e omologare veicoli e componenti.*

Or. en

**Emendamento 49**  
**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(11 bis)** *Sebbene rispetto al nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) l'introduzione della nuova procedura di prova WLTP dovrebbe permettere di ridurre il divario tra i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate e quelle reali dei veicoli, tale divario comunque permarrà; appare dunque essenziale portare avanti gli sforzi volti a sviluppare e realizzare prove dentro e fuori dal laboratorio che siano quanto più rispondenti possibile alla realtà nel misurare il consumo effettivo di energia e le emissioni in condizioni reali di guida; a tal fine, la Commissione dovrebbe introdurre tali prove nel quadro normativo sin da quanto esse saranno*

*messe a punto.*

Or. fr

**Emendamento 50**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) È essenziale che la presente revisione, che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 per quanto riguarda la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ne garantisca la continuità e punti a preservare una certa stabilità e prevedibilità per i diversi attori della filiera dell'Unione, in particolare i costruttori di automobili, per quanto riguarda la totalità dei loro parchi di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi sul territorio dell'UE. È dunque opportuno compiere sforzi volti a migliorare gli elementi del regolamento originario, adattandoli alle necessità ambientali e alle nuove capacità tecnologiche del settore, senza tuttavia generare squilibri nelle principali filiere dell'Unione e favorendo, al contrario, la competitività e l'innovazione in Europa.*

Or. fr

**Emendamento 51**  
**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) La valutazione della direttiva 1999/94/CE<sup>1 bis</sup> eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la*

*necessità di chiarire e semplificare ulteriormente la legislazione, accrescendone così la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La raccomandazione (UE) 2017/948<sup>1 ter</sup> della Commissione è intesa a promuovere un'applicazione armonizzata della direttiva 1999/94/CE. Tuttavia, requisiti dell'UE in materia di etichettatura delle autovetture meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici e i costi di gestione, oltre alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante, potrebbero favorire la diffusione delle 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 entro il 31 dicembre 2019 e presentare una proposta legislativa pertinente.*

---

*<sup>1 bis</sup> 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 CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).*

*<sup>1 ter</sup> Raccomandazione (UE) 2017/948 della Commissione del 31 maggio 2017 sull'uso dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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*

*Motivazione*

*Consumers need access to realistic fuel consumption values to make well-informed purchasing decisions. Values on EU fuel consumption labels, which are presented at salepoint, should be adjusted to reflect average on-road fuel consumption, not just laboratory measurements. A 2016 evaluation of the car labelling directive by the Commission shows that the lack of label harmonisation across Member States undermines its overall efficiency. The absence of information on air pollutant emissions also limits its effectiveness. Therefore, the Commission should be mandated to come up with a revision.*

**Emendamento 52**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(12 bis)** *Requisiti in materia di etichettatura delle autovetture meglio concepiti, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici e i costi di gestione, oltre alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante, potrebbero favorire la diffusione delle 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 entro il 31 dicembre 2019 e presentare una proposta legislativa pertinente.*

**Emendamento 53**  
**Dan Nica, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) Per una migliore attuazione del presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a proporre un obiettivo minimo in termini di punti di ricarica e punti di rifornimento per i veicoli a basse emissioni e dovrebbero fornire alla Commissione dati pertinenti per realizzare una mappa interattiva aggiornata in tempo reale e accessibile al pubblico.*

Or. en

**Emendamento 54**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 13**

*Testo della Commissione*

*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. 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.

(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 più 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 55**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**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 56**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 per il 2030 **e agli obiettivi climatici a lungo termine**. Questo



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.

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 57**

**Martina Werner**

### **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 **2026** 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.

Or. en

## **Emendamento 58**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 13**

##### *Testo della Commissione*

(13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione **per il 2025 e** per il 2030

##### *Emendamento*

(13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2030 in relazione

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.

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.

Or. en

### **Emendamento 59**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 13 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(13 bis) Nella sua raccomandazione<sup>20 bis</sup> a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico, il Parlamento europeo "invita la Commissione [...] a presentare una proposta di regolamento sulle norme in fatto di emissioni di CO<sub>2</sub> per il parco auto che sarà immesso sul mercato a partire dal 2025, includendovi obblighi in materia di veicoli a emissioni zero (ZEV) e di veicoli a bassissime emissioni (ULEV) che impongano un graduale aumento della percentuale di veicoli a emissioni zero e a bassissime emissioni rispetto al parco auto complessivo, al fine di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO<sub>2</sub>". Se si intende decarbonizzare pienamente il settore dei trasporti entro il 2050, il che è necessario per conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione, è difatti necessario che le nuove autovetture e i nuovi veicoli**

*commerciali leggeri venduti a partire dal 2035 siano a zero emissioni, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e del ciclo di vita medio dei veicoli sul mercato dell'UE, pari a 15 anni.*

---

*20 bis 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

**Emendamento 60**  
**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

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

*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, corredato di incentivi**, nel settore dei 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 61

Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin

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

##### *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 **e per realizzare la sicurezza necessaria agli investitori nelle catene di fornitura delle nuove tecnologie**, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli **una diffusione minima garantita** nel settore dei 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 62

Dario Tamburrano, Eleonora Evi

### 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

##### *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 **incentivo** nel settore dei veicoli a basse e a zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

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 **mandato di vendita** nel settore dei 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 63**  
**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 bis)** *Senza l'innovazione tecnologica e il progresso tecnico non sarà possibile conseguire l'obiettivo a lungo termine di una mobilità europea totalmente decarbonizzata. In tal senso, e alla luce di un inasprimento della concorrenza tecnologica a livello internazionale, è indispensabile che l'Unione e gli Stati membri portino avanti i propri sforzi per esaminare ed elaborare iniziative volte a rafforzare le possibili sinergie del settore, come nel caso della recente "EU Batteries Alliance", e sostengano gli investimenti pubblici e privati nella ricerca e nell'innovazione europee in ambito automobilistico, affinché l'Europa mantenga la propria leadership tecnologica in tale settore e sia garantita in ultima analisi la continuità del suo apparato industriale, efficiente e competitivo sul mercato mondiale.*

Or. fr

**Emendamento 64**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 **obiettivo di vendita di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE** dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto **obiettivo di vendita** dovrebbe essere concepito in modo da promuovere **lo sviluppo e** la diffusione sul mercato **dell'Unione** di veicoli a basse e a zero emissioni.

Or. en

**Emendamento 65**  
**Rolandas Paksas**

**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 di incentivazione dovrebbe essere introdotto **e dovrebbe essere istituito un quadro normativo che consenta il rapido impiego di programmi volti ad assistere le operazioni di ristrutturazione allo scopo di** 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.

Or. It

**Emendamento 66**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**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) *Una quota minima garantita di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli di nuova vendita dell'UE* dovrebbe essere *introdotta* per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. *Una siffatta quota minima* dovrebbe essere *concepita* in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.

Or. en

**Emendamento 67**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**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 *mandato di vendita* dovrebbe essere introdotto per facilitare *e accelerare* la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto *mandato di vendita creerà certezza in termini di volume, incentivando così la produzione interna*.

Or. en

**Emendamento 68**  
**Miapetra Kumpula-Natri, Peter Kouroumbashev**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

**(15 bis)** È possibile conseguire una riduzione delle emissioni solo se è presente una sufficiente infrastruttura di ricarica e rifornimento per i veicoli a zero o a quasi zero emissioni. L'UE dovrebbe compiere sforzi volti a combinare diversi obiettivi strategici e a promuovere un'attuazione coerente delle diverse politiche riguardanti la mobilità a basse emissioni. Ad esempio, la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia stabilisce che negli edifici nuovi o sottoposti a ristrutturazione importante sia predisposta un'infrastruttura di ricarica. Occorrerebbe prendere in esame meccanismi di finanziamento innovativi che combinino i contributi provenienti da costruttori di autovetture, autorità pubbliche, fornitori di energia e carburanti e famiglie private.

Or. en

## **Emendamento 69**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 16**

Testo della Commissione

Emendamento

(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 CO<sub>2</sub> 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.*

(16) Stabilire un *mandato di vendita fornirebbe* un segnale forte e credibile per *la produzione e la commercializzazione* di tali veicoli *nell'Unione e garantirebbe che i costruttori compiano investimenti tempestivi e forniscano veicoli adeguati che i consumatori desiderino acquistare.*



**Emendamento 70****Dario Tamburrano, Eleonora Evi****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 CO<sub>2</sub> 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 ***obiettivo di vendita*** 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 CO<sub>2</sub> di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli ***fornirebbe*** un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli.

**Emendamento 71****Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis****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 CO<sub>2</sub> 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

*Emendamento*

(16) Stabilire ***una*** quota ***minima vincolante, gradualmente crescente,*** di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE, ***sotto forma di quota minima di certificati per*** veicoli a basse e a zero emissioni (***certificati ZLEV***), ***cedibili e scambiabili, che i costruttori devono consegnare,*** dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, ***anche da parte di nuovi operatori con sistemi di***

miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

*propulsione esclusivamente elettrici*, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

Or. en

### Motivazione

*Il meccanismo di incentivo contenuto nella proposta della Commissione, corredato di un obiettivo specifico di CO<sub>2</sub> sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del parco veicoli del costruttore fornisce un incentivo solo agli OEM storici che adottano motori a combustione interna nel loro parco veicoli. L'alternativa di istituire certificati ZLEV cedibili rappresenta un vantaggio anche per i nuovi operatori che immettono sul mercato solo sistemi di propulsione elettrici (veicoli elettrici ad accumulatore, con pila combustibile ecc.), consentendo nel contempo agli attuali OEM di concentrarsi sull'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei loro motori a combustione interna, anche attraverso l'ibridazione.*

### Emendamento 72 Barbara Kappel

#### 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 CO<sub>2</sub> 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) **La fissazione di** 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 CO<sub>2</sub> di un costruttore **dovrebbe avvenire** sulla base **di una scelta tecnologicamente neutrale e** 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.

Or. en

## Emendamento 73

Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis

### 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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*

*soppresso*

Or. en

## Emendamento 74

Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga

### 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero

*Emendamento*

(17) Nel determinare i crediti per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, **mentre un costruttore che non raggiunge il livello di riferimento**

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.

***dovrebbe rispettare un obiettivo più rigoroso in materia di CO<sub>2</sub>***. 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 75**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 ***l'obiettivo di vendita dei*** veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto ***dei livelli di vendita già pianificati dai costruttori, nonché dei livelli necessari per conseguire gli obiettivi climatici e ambientali dell'Unione.*** 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 76**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 bis) Un adeguato sviluppo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi è essenziale per sviluppare il mercato dei veicoli a basse e a zero emissioni; a tale riguardo, è fondamentale che gli investimenti a favore della loro realizzazione siano mantenuti e rafforzati. A tal fine è importante sottolineare che la questione del rifornimento è indissolubilmente legata all'autonomia stessa dei veicoli, in quanto più aumenta quest'ultima, più diminuisce la necessità di un rifornimento frequente, e che la Commissione dovrebbe tenere conto degli sviluppi tecnologici, in particolare in relazione all'autonomia delle batterie, per quanto concerne la realizzazione delle infrastrutture.*

Or. fr

**Emendamento 77**  
**Martina Werner, Jens Geier, Răzvan Popa**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 bis) Uno dei principali ostacoli a una transizione più rapida verso veicoli a basse e a zero emissioni è la mancanza di fiducia da parte dei consumatori e l'insufficiente realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento nell'Unione in grado di servire una percentuale significativa di consumatori; sono inoltre necessari ulteriori strumenti di sostegno a livello dell'Unione e degli Stati membri per mobilitare adeguati investimenti pubblici*

*e privati.*

Or. en

**Emendamento 78**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 tra i consumatori di veicoli a basse e a zero 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

**Emendamento 79**

**Neoklis Sylikiotis**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 bis) Occorre istituire rapidamente infrastrutture di ricarica e rifornimento ed è necessaria l'interazione efficace di diversi strumenti di sostegno a livello dell'Unione e degli Stati membri per mobilitare significativi investimenti pubblici.*

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 80**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

**Considerando 17 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 ter) Una transizione efficace verso 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 e 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 meccanismi di sostegno per i lavoratori del settore automobilistico. Tale transizione richiede inoltre un quadro strategico comune per i veicoli, le infrastrutture e le reti elettriche.*

Or. en

### **Emendamento 81**

**Neoklis Sylikiotis**

#### **Proposta di regolamento**

**Considerando 17 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 ter) Una transizione efficace verso 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 e 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 meccanismi di sostegno per i lavoratori del settore automobilistico.*

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 82**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 18**

##### *Testo della Commissione*

(18) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto e per il parco di veicoli commerciali leggeri stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi.

##### *Emendamento*

(18) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto e per il parco di veicoli commerciali leggeri stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi, *offrendo nel tempo possibilità eque ai nuovi operatori.*

Or. en

#### **Emendamento 83**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 19**



*Testo della Commissione*

(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 CO<sub>2</sub> 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.**

*Emendamento*

(19) **Per poter cogliere i vantaggi ambientali e di altra natura derivanti dal ridimensionamento e dall'alleggerimento** dei veicoli, gli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> **per le autovetture non dovrebbero più essere differenziati** in funzione della massa dei veicoli.

Or. en

*Motivazione*

*Utilizzare il peso di un'autovettura come misura dell'utilità comporta una serie di importanti limitazioni. In particolare, disincentiva l'alleggerimento dei veicoli, rendendo più costoso conseguire gli obiettivi. Se non si abbandonasse completamente il sistema di obiettivi di CO<sub>2</sub> basato sulla massa, i costruttori sarebbero incentivati ad accrescere la massa dei loro veicoli per ottemperare agli obblighi normativi. L'emendamento è pertanto necessario per preservare la logica interna del testo.*

**Emendamento 84**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 19**

*Testo della Commissione*

(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 CO<sub>2</sub> in funzione

*Emendamento*

(19) **Un parametro di utilità legato alla massa potrebbe comportare un eccessivo vantaggio per i costruttori di** autovetture **più pesanti, mentre sono disponibili tecnologie per slegare le emissioni di CO<sub>2</sub> dalla massa di un veicolo. Pertanto, per**

*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.*

*poter cogliere i vantaggi ambientali e di altra natura derivanti dal ridimensionamento e dall'alleggerimento dei veicoli, gli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> 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*

*L'emendamento è indissolubilmente legato agli emendamenti ricevibili sugli obiettivi di cui all'articolo 1, l'obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 e la soppressione del parametro di utilità legato alla massa di cui al punto 6.2 delle parti A e B dell'allegato I; sopprimere il parametro di utilità legato alla massa fornisce il maggiore incentivo possibile all'alleggerimento e al ridimensionamento dei veicoli.*

### **Emendamento 85**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 19**

#### *Testo della Commissione*

(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 CO<sub>2</sub> 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

#### *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 CO<sub>2</sub> 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.

dal 2030.

Or. en

## **Emendamento 86**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **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**

Or. en

## **Emendamento 87**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### **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 legato alla massa.*

**Emendamento 88**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

**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*

(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 **2030**.

Or. en

**Emendamento 89**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**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***

*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.

*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.*

Or. en

## **Emendamento 90**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **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*

##### *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.

*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.*

Or. en

## **Emendamento 91**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **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*

##### *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.

*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.*

Or. en

## **Emendamento 92**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **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 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 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 93**  
**Dan Nica, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 22**

*Testo della Commissione*

(22) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire **nelle** nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO<sub>2</sub>. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

*Emendamento*

(22) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire **in tutte le** nuove tecnologie **neutrali che puntano a basse o a zero emissioni**. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO<sub>2</sub>. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

Or. en

*Motivazione*

*Il riferimento a tutte le nuove tecnologie neutrali che puntano a basse o a zero emissioni è necessario per chiarire e rafforzare l'idea che tutte le tecnologie dovrebbero essere trattate allo stesso modo al fine di promuovere l'innovazione e lo sviluppo tecnologico.*

**Emendamento 94**  
**Barbara Kappel**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 22**



*Testo della Commissione*

(22) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO<sub>2</sub>. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

*Emendamento*

(22) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie, ***mantenendosi nel contempo tecnologicamente neutrale***. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO<sub>2</sub>. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente legato ad altri emendamenti ricevibili.*

**Emendamento 95**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 22 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(22 bis) Non esiste un modo armonizzato per valutare le emissioni dei veicoli commerciali leggeri durante tutto il loro ciclo di vita. Tale informazione è essenziale per maturare un'ampia comprensione delle emissioni di carbonio prodotte dai veicoli commerciali leggeri e del loro potenziale di riscaldamento globale. A tale scopo la Commissione***

*dovrebbe elaborare entro il 2023 una metodologia comune dell'Unione per calcolare le emissioni dei veicoli commerciali leggeri durante tutto il loro ciclo di vita, tenendo conto di tutti i tipi di alimentazione (ossia energia elettrica generata dal mix energetico di ciascuno Stato membro, benzina, diesel, gas naturale, biometano) e tutti i sistemi di propulsione disponibili sul mercato, nonché utilizzando i dati comunicati dai costruttori o qualsiasi altro dato pertinente disponibile.*

Or. en

### **Emendamento 96**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 22 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(22 bis) Le emissioni di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione sono misurate conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007, senza alcuna distinzione in fase di misurazione tra la CO<sub>2</sub> generata da vettori energetici rinnovabili e non rinnovabili. È opportuno elaborare una metodologia che tenga conto del contenuto di energia rinnovabile dei carburanti liquidi e/o gassosi per il trasporto su strada nella determinazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri.*

Or. en

*Motivazione*

*Per rafforzare il ruolo dei carburanti generati a partire da fonti rinnovabili, come ad esempio*

*i carburanti sintetici e il biometano, è opportuno adattare la metodologia utilizzata per assegnare al veicolo i valori di emissione di CO<sub>2</sub> mediante una correzione proporzionale alla frazione di CO<sub>2</sub> generata dall'energia rinnovabile utilizzata nel carburante.*

#### **Emendamento 97**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

#### **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

#### **Emendamento 98**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **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

###### *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.

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 99**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **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 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.

*Motivazione*

*Dato che il massimale di 7 g è stato stabilito nel quadro delle condizioni NEDC, esso dovrebbe essere rivisto in modo da riflettere le condizioni WLTP.*

**Emendamento 100**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 25 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(25 bis) Nei casi in cui l'equipaggiamento dei veicoli commerciali leggeri più pesanti (categoria N1 della classe di massa III) con una batteria elettrica possa aumentare il peso del veicolo al punto da implicarne il passaggio alla categoria N2, tale problema tecnico dovrebbe essere correttamente affrontato.*

**Emendamento 101**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 27**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(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 CO<sub>2</sub> degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture*

*soppresso*

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

Or. en

#### *Motivazione*

*Il presente emendamento è indissolubilmente legato agli obiettivi di cui all'articolo 1. Al fine di conseguire una rapida riduzione delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, non è opportuno prevedere esenzioni per i piccoli costruttori.*

#### **Emendamento 102**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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 CO<sub>2</sub>/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in 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 CO<sub>2</sub> 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.

##### *Emendamento*

(28) L'esperienza dimostra che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub> analogo a quello dei grandi costruttori, ***pertanto*** non si ritiene opportuno operare 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 300 000 automobili all'anno, dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub> 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 103**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

### **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 CO<sub>2</sub>/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in 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 CO<sub>2</sub> 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.

#### *Emendamento*

(28) L'esperienza dimostra che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub> analogo a quello dei grandi costruttori. ***Pertanto,*** non si ritiene opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori.

Or. en

### *Motivazione*

*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 104**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **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 CO<sub>2</sub>/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in 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 CO<sub>2</sub> 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.

*Emendamento*

(28) La procedura per la concessione di deroghe dall'obiettivo per il parco veicoli di 95 g CO<sub>2</sub>/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in 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 CO<sub>2</sub> analogo a quello dei grandi costruttori e, con riferimento agli obiettivi stabiliti a decorrere dal **2030**, non si ritiene opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori.

Or. en

**Emendamento 105**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 29 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(29 bis) I sistemi di propulsione alternativi, tra cui si annoverano i sistemi di propulsione ibridi, sono quelli che, per la propulsione meccanica, traggono energia da carburante di consumo e/o una batteria o altro dispositivo di accumulazione dell'energia elettrica o meccanica. I loro impiego per i veicoli commerciali leggeri può comportare un sovrappeso, ma riduce l'inquinamento. Tale sovrappeso non dovrebbe essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, penalizzando dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. Il sovrappeso non dovrebbe tuttavia comportare neanche un aumento della capacità di carico del veicolo. La Commissione dovrebbe dunque analizzare la misura in cui i veicoli commerciali***



*leggeri nuovi a combustibile alternativo (che comportano sistemi di propulsione più pesanti di quelli utilizzati nei veicoli a carburante convenzionale) potrebbero altresì beneficiare di una franchigia di sovraccarico, senza tuttavia compromettere gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> previsti dal presente regolamento.*

Or. fr

#### *Motivazione*

*Una disposizione simile è presente anche nella direttiva (UE) 2015/719 sui veicoli pesanti.*

### **Emendamento 106**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 38**

##### *Testo della Commissione*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere **considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione.**

##### *Emendamento*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. **Analogamente, i costruttori che non hanno consegnato la quota minima di certificati ZLEV dovrebbero pagare una penale rispetto a ciascun anno civile. Le entrate generate dalla riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso e delle penali riguardanti i veicoli a basse o a zero emissioni dovrebbero essere destinate a cofinanziare programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori dell'industria automobilistica e programmi per l'ulteriore sviluppo**

*Motivazione*

*This amendment is inextricably linked to the logic of Article 1, paragraphs 4 and 5 setting out EU fleet-wide targets for 2025 and 2030; indeed these targets will also have a social impact on jobs, which should be taken into account. This amendment also takes into account the revenues from the ZLEV penalties that are interlinked with the proposed replacement of the ZLEV incentives in meeting the specific emissions targets by a system of binding ZLEV quota (Article 3 (m) with the definition of ZLEV, Article 4 on the specific emissions targets and point 6.3 of Parts A and B of Annex I with the specific ZLEV formula).*

**Emendamento 107**

**Martina Werner, Jens Geier**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 38**

*Testo della Commissione*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione.

*Emendamento*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione ***e dovrebbero essere destinate a cofinanziare programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori interessati dai cambiamenti strutturali dei settori automobilistici, iniziative di formazione e ricerca di occupazione in stretta collaborazione con le parti sociali e iniziative pubblico-privato per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi.***

**Emendamento 108**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 38**

*Testo della Commissione*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione.

*Emendamento*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione *e dovrebbero essere destinate al settore europeo del trasporto su strada, al fine di rispondere agli obiettivi perseguiti dall'UE a favore di una transizione verso una mobilità a basse emissioni di carbonio.*

Or. fr

**Emendamento 109**  
**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 talune regioni maggiormente interessate. 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 iniziative di formazione e ricerca di occupazione in stretta collaborazione con le parti sociali. Tali sforzi dovrebbero essere cofinanziati mediante risorse dedicate provenienti dalla riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso.*

Or. en

#### *Motivazione*

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

#### **Emendamento 110**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

#### **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 talune regioni maggiormente interessate. 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 iniziative di formazione in stretta collaborazione con le parti sociali. Tali sforzi dovrebbero essere cofinanziati mediante risorse dedicate provenienti dalla riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso.*

Or. en

### *Motivazione*

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

### **Emendamento 111**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 41**

#### *Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. La

#### *Emendamento*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Il modo più***

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.

*attendibile per garantire la reale rappresentatività dei valori di omologazione è costituito dall'introduzione di una prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali, che la Commissione dovrebbe avere il potere di elaborare. 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 sarà applicabile, è opportuno garantire la conformità utilizzando i dati dei misuratori di consumo di carburante che i produttori dovranno comunicare, associati a un limite da non superare che ecceda del 15 % al massimo i 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 *sul consumo di carburante* necessari per eseguire tali valutazioni.

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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)).

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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 112**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 41**

*Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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.***

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in

*Emendamento*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Il modo più attendibile per garantire la reale rappresentatività dei valori di omologazione è costituito dall'introduzione di una prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali, che la Commissione dovrebbe avere il potere di elaborare. 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 sarà applicabile, è opportuno garantire la conformità utilizzando i dati dei misuratori di consumo di carburante che i produttori dovranno comunicare, associati a un limite da non superare che ecceda del 15 % al massimo i valori di omologazione misurati al 2021 utilizzando la prova WLTP.***

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in

condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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)).

condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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

## **Emendamento 113** **Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **Proposta di regolamento** **Considerando 41**

#### *Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Il modo più attendibile per garantire la reale rappresentatività dei valori di omologazione è costituito dall'introduzione di una prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali, che la Commissione dovrebbe avere il potere di elaborare. Tale prova dovrebbe essere sviluppata mediante atti delegati e introdotta al più tardi due anni dopo la data di applicazione del presente regolamento.*** 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.

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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)).

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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

## **Emendamento 114**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 41**

##### *Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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. ***Sulla base di tali dati, ogni anno la Commissione dovrebbe calcolare***

***e pubblicare uno specifico fattore di eccedenza in condizioni reali per ogni costruttore, che rifletta la differenza tra le emissioni medie di CO<sub>2</sub> in condizioni reali dei suoi veicoli di nuova immatricolazione in un determinato anno e i valori omologati. I fattori di eccedenza in condizioni reali dovrebbero essere utilizzati per adeguare gli obiettivi per le emissioni specifiche di ciascun costruttore.***

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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)).

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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*

*Il presente emendamento è indissolubilmente legato agli obiettivi di emissioni specifiche di cui all'articolo 4, paragrafo 1.*

### **Emendamento 115** **Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 41**

##### *Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza

##### *Emendamento*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza

scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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.

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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)).

scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Le emissioni dei veicoli in condizioni reali dovrebbero rientrare in un limite da non superare, fissato per ciascun costruttore nel 2021 in relazione ai suoi obiettivi per il 2025 e il 2030. La conformità dovrebbe essere misurata mediante una prova relativa alle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali oppure utilizzando i dati dei misuratori di consumo di carburante.*** La Commissione dovrebbe poter ***sviluppare la prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali nonché*** rendere pubblici ***i dati dei misuratori di consumo di carburante***, e, se necessario, ***anche*** elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati necessari per eseguire tali valutazioni.

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

<sup>24</sup> 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

## **Emendamento 116**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 41 bis (nuovo)**

**(41 bis) Attualmente non esiste un modo armonizzato per valutare le emissioni dei veicoli commerciali leggeri durante tutto il loro ciclo di vita. 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 comunicazione coerente da parte dei produttori, a partire dal 2025, dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 delle emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota", "dal serbatoio alla ruota" e a fine vita. L'analisi della Commissione dovrebbe basarsi sui dati comunicati 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 dei vari tipi di carburante dei veicoli. La Commissione dovrebbe cercare di sviluppare una metodologia comune per consentire ai costruttori di apparecchiature originali di comunicare tali dati. La Commissione dovrebbe analizzare le emissioni "dal pozzo alla ruota" per contribuire meglio all'elaborazione delle future politiche in tale settore.*

**Emendamento 117**

**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 41 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(41 bis)** *Benché il presente regolamento abbia l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri, esso non deve perdere di vista il bilancio del carbonio complessivo del ciclo "costruzione, utilizzo, smaltimento" di tali veicoli e del ciclo "estrazione/produzione, trasporto, consumo" dei combustibili utilizzati (dal pozzo alla ruota). A tal fine, la Commissione dovrebbe elaborare una metodologia armonizzata che permetta di rendere conto del bilancio del carbonio durante il ciclo di vita dei suddetti veicoli e dell'energia consumata, onde conseguire una visione d'insieme dei loro impatti ambientali, nell'ottica di garantire la coerenza dei mezzi utilizzati per perseguire gli obiettivi climatici dell'Unione.*

Or. fr

**Emendamento 118**  
**Françoise Grossetête**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 42**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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 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.

(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 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. ***Date le incertezze che circondano l'apertura del mercato ai veicoli alternativi e la realizzazione di infrastrutture adeguate,***

*occorre che il livello di ambizione sia modificato al rialzo o al ribasso in maniera trasparente.*

Or. fr

**Emendamento 119**  
**Werner Langen**

**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 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.

*Emendamento*

(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 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. ***Le emissioni a monte e le emissioni intrinseche, comunicate per singolo veicolo o per tipo di veicolo, dovrebbero essere tenute in considerazione al fine di rendere trasparenti le reali emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita e includerle nel riesame.***

Or. en

*Motivazione*

*Un approccio del ciclo di vita o "dal pozzo alla ruota" offre una panoramica più completa dell'impronta complessiva di un veicolo, tenendo conto dell'intensità di carbonio dei combustibili e dell'energia, anche in relazione alla produzione del veicolo stesso e delle sue parti, costituendo dunque una base più adeguata per la decarbonizzazione a lungo termine. In una prima fase, il monitoraggio di tali dati servirebbe a creare la base per la successiva legislazione e l'informazione dei consumatori.*

## Emendamento 120

Răzvan Popa, Peter Kouroumbashev, Carlos Zorrinho

### 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 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.

##### *Emendamento*

(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 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. ***Le emissioni a monte e le emissioni intrinseche, comunicate per singolo veicolo o per tipo di veicolo, dovrebbero essere tenute in considerazione al fine di rendere trasparenti le reali emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita e includerle nel riesame.***

Or. en

##### *Motivazione*

*Un approccio del ciclo di vita o "dal pozzo alla ruota" offre una panoramica più completa dell'impronta complessiva di un veicolo, tenendo conto dell'intensità di carbonio dei combustibili e dell'energia, anche in relazione alla produzione del veicolo stesso e delle sue parti, costituendo dunque una base più adeguata per la decarbonizzazione a lungo termine. In una prima fase, il monitoraggio di tali dati servirebbe a creare la base per la successiva legislazione e l'informazione dei consumatori.*

## Emendamento 121

Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús

### Proposta di regolamento

#### Considerando 42

##### *Testo della Commissione*

(42) Nel 2024 è previsto un riesame dei

##### *Emendamento*

(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 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.

progressi compiuti nell'ambito del [regolamento sulla condivisione degli sforzi e la direttiva sul sistema di scambio 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. ***Le emissioni a monte e le emissioni intrinseche dovrebbero essere tenute in considerazione al fine di includere nell'esame le emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Integrare le emissioni dell'intero ciclo di vita del veicolo offre una panoramica più ampia dell'impronta complessiva del veicolo e consentirebbe di affrontare il processo di decarbonizzazione in maniera più completa e adeguata.*

#### **Emendamento 122**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **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 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.*

##### *Emendamento*

(42) ***È necessario*** valutare l'efficacia del presente regolamento ***nel 2022, al fine di valutare l'adeguatezza degli obiettivi e delle altre modalità e di confermare l'obiettivo in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> per l'intero parco veicoli previsto per il 2030 e l'obiettivo di vendita relativo ai veicoli a basse e a zero emissioni. Il riesame deve essere completato entro la fine del 2022 in modo da lasciare all'industria un tempo sufficiente nel caso fossero necessari cambiamenti.***

Or. en



## Emendamento 123

Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho

### 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 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.*

##### *Emendamento*

(42) È opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento **già nel 2023** per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di 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 124

Dominique Riquet

### Proposta di regolamento

#### Considerando 42 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

(42 bis) ***Benché sia difficile da introdurre in un regolamento di questo tipo, la prestazione "sociale" delle emissioni riveste una grande importanza: "x grammi di CO<sub>2</sub>/km" non hanno lo stesso valore nel trasporto di carichi differenti (siano essi relativi al numero di passeggeri o alle tonnellate di merci). In tal senso, per garantire la coerenza e l'efficacia delle disposizioni elaborate per conseguire gli obiettivi climatici perseguiti***

*dall'Unione, la Commissione dovrebbe prendere in esame la definizione di una metodologia armonizzata del tipo "x grammi di CO<sub>2</sub>/km per passeggero / per tonnellata di merci" nonché le diverse possibilità a sua disposizione, sulla base di tali risultati, per ridurre i trasporti a vuoto effettuati da veicoli leggeri, nel trasporto sia di merci che di passeggeri.*

Or. fr

## **Emendamento 125**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **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 CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/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 presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde

##### *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 comunicare le 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 CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 11, ***sviluppare la prova di emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di cui all'articolo 12, paragrafo 1 bis***, e ***adeguare*** le formule nell'allegato I di cui all'articolo 14, paragrafo 3. È di particolare

garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Or. en

## **Emendamento 126**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **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 CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di

##### *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 comunicare le 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

7 g CO<sub>2</sub>/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 presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 11, ***sviluppare la prova di emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di cui all'articolo 12, paragrafo 1 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 presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 127** **Fredrick Federley**

#### **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,

##### *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, 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 CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/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 presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 la metodologia per registrare le emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita di cui all'articolo 7*, 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 CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/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 presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>26</sup>. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione 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.

---

<sup>26</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Or. en

## **Emendamento 128**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di assicurare il ***conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, il miglioramento dell'innovatività e della competitività dell'economia europea e il*** corretto funzionamento del mercato interno.

Or. en

*Motivazione*

*Il presente emendamento è indissolubilmente legato agli obiettivi di cui all'articolo 1. L'obiettivo del regolamento è quello di adempiere gli impegni e gli obiettivi dell'Unione in materia di clima.*

**Emendamento 129**

**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di ***conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione nei settori della decarbonizzazione, dell'efficienza energetica e delle energie rinnovabili e*** assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

Or. en

**Emendamento 130**  
**Martina Werner, Jens Geier, Constanze Krehl**

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

*Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 anche quello di contribuire agli obiettivi climatici dell'Unione nel loro complesso e ciò dovrebbe riflettersi nell'articolo 1. L'emendamento è pertanto necessario per ragioni imprescindibili di coerenza del testo.*

**Emendamento 131**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

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

*Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di assicurare **l'adempimento degli impegni e degli obiettivi climatici dell'Unione.**

Or. en

*Motivazione*

*Il presente emendamento è indissolubilmente legato agli obiettivi di cui all'articolo 1. L'obiettivo del regolamento è quello di adempiere gli impegni e gli obiettivi dell'Unione in*

*materia di clima.*

### **Emendamento 132**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 3**

###### *Testo della Commissione*

3. Il presente regolamento sarà completato **fino al 31 dicembre 2024** da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio unionale integrato illustrato nella comunicazione del 2007 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, una riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007) 19 final).

###### *Emendamento*

3. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio unionale integrato illustrato nella comunicazione del 2007 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, una riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007) 19 final).

Or. en

### **Emendamento 133**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 4**

###### *Testo della Commissione*

**4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:**

**(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*

**soppresso**



**(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;**

Or. en

#### **Emendamento 134**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

#### **Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:**

**soppresso**

**(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;**

**(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;**

Or. en

#### *Motivazione*

*Il 2025 rappresenta un orizzonte temporale troppo ravvicinato per il conseguimento dell'obiettivo proposto, dal momento che gli elementi necessari all'industria per fornire soluzioni saranno disponibili solo nel 2022. Gli obiettivi stabiliti in materia di emissioni impediscono all'industria di reagire ai cambiamenti in maniera economicamente efficiente. I cicli di produzione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rendono impossibile*

*rispettare il termine del 2025, e la mancanza di investimenti nei combustibili alternativi non favorisce l'attuazione del pacchetto 2030 in materia di clima ed energia concordato dai capi di Stato e di governo e il rispetto della tabella di marcia definita dalla COP 21.*

### **Emendamento 135**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 4 – parte introduttiva**

###### *Testo della Commissione*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

###### *Emendamento*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli *e per i costruttori* dell'UE:

Or. en

### **Emendamento 136**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 4 – parte introduttiva**

###### *Testo della Commissione*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

###### *Emendamento*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli *e per i costruttori* dell'UE:

Or. en

### **Emendamento 137**

**Răzvan Popa, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – paragrafo 4 – parte introduttiva**

###### *Testo della Commissione*

4. A decorrere dal 1° gennaio **2025** si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

###### *Emendamento*

4. A decorrere dal 1° gennaio **2026** si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

**Emendamento 138**

**Martina Werner**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – paragrafo 4 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

4. A decorrere dal 1° gennaio **2025** si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

*Emendamento*

4. A decorrere dal 1° gennaio **2026** si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

Or. en

**Emendamento 139**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 **35 %** 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 140**

**Patrizia Toia**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a**

*Testo della Commissione*

(a) per le emissioni medie del parco di

*Emendamento*

(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;

autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione **almeno 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. it

#### *Motivazione*

*Obiettivi ambiziosi consentono all'UE di raggiungere risultati a lungo termine nella riduzione di gas a effetto serra.*

#### **Emendamento 141** **Olle Ludvigsson**

#### **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 142** **Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

#### **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

##### *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;

di emissioni specifiche nel 2021,  
determinata conformemente al punto 6.1.1  
dell'allegato I, parte A;

Or. en

### **Emendamento 143**

**Fredrick Federley, Carolina Punset**

#### **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 144**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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 145**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

### **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 146**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **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 **35 %** 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 147**

**Patrizia Toia**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera b**

##### *Testo della Commissione*

(b) per le emissioni medie del parco di

##### *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 15%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione **di almeno il 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. it

#### *Motivazione*

*Obiettivi ambiziosi consentono all'UE di raggiungere risultati a lungo termine nella riduzione di gas a effetto serra.*

#### **Emendamento 148**

**Fredrick Federley, Carolina Punset**

#### **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 149**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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

##### *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 **15 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

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 150**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

### **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 151**

**Olle Ludvigsson**

### **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 152**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

### **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 153**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### **Proposta di regolamento**

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

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(b bis) una quantità minima di certificati ZLEV pari al 15 % del numero complessivo di autovetture nuove e veicoli commerciali nuovi immatricolati da ciascun costruttore in un dato anno civile; per conseguire tale obiettivo, ogni costruttore trasferisce i propri certificati ZLEV da eliminare al registro centralizzato della Commissione di cui all'articolo 7, paragrafo 4, entro la fine del successivo anno civile.***

Or. en

## **Emendamento 154**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

### **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 a basse emissioni, un obiettivo di vendita pari a una quota di mercato del 20 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2025, determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.***

Or. en

**Emendamento 155**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 a basse emissioni, un livello di riferimento pari a una quota di mercato del 20 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2025, determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.***

Or. en

**Emendamento 156**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 a basse emissioni, un obiettivo di vendita pari a una quota di mercato del 20 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli***

*commerciali leggeri nuovi nel 2025,  
determinata conformemente al punto 6.3  
dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3  
dell'allegato I, parte B.*

Or. en

**Emendamento 157**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 **70 %** 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 158**  
**Olle Ludvigsson**

**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 **55 %** 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 159**

**Patrizia Toia**

### **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 **di almeno il 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. it

##### *Motivazione*

*Obiettivi ambiziosi consentono all'UE di raggiungere risultati a lungo termine nella riduzione di gas a effetto serra.*

## **Emendamento 160**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **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 161**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**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 162**  
**Martina Werner, Jens Geier, Constanze Krehl**

**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 163**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**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

*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;

di emissioni specifiche nel 2021,  
determinata conformemente al punto 6.1.2  
dell'allegato I, parte A;

Or. en

**Emendamento 164**  
**Fredrick Federley, Carolina Punset**

**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 165**  
**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

**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 **20 %** 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 166**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **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 **20 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto **6.1** dell'allegato I, parte A;

Or. en

##### *Motivazione*

*L'obiettivo proposto per le autovetture è in linea con il livello di ambizione stabilito dalla COP 21, indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione sulla "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" del luglio 2016.*

## **Emendamento 167**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

### **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 **70 %** 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 168**

**Olle Ludvigsson**

**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 **55 %** 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 169**  
**Patrizia Toia**

**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 **di almeno il 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. it

*Motivazione*

*Obiettivi ambiziosi consentono all'UE di raggiungere risultati a lungo termine nella riduzione di gas a effetto serra.*

**Emendamento 170**  
**Fredrick Federley, Carolina Punset**



**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 171**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 172**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**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

*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.

obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

Or. en

### **Emendamento 173**

**Martina Werner, Jens Geier, Constanze Krehl**

#### **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 174**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

#### **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 175**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

### **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 **15 %** 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 176**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **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 **15 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto **6.1** dell'allegato I, parte B.

Or. en

##### *Motivazione*

*L'obiettivo proposto per i veicoli commerciali leggeri è in linea con il livello di ambizione stabilito dalla COP 21, indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione sulla "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" del luglio 2016.*

**Emendamento 177**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 a basse emissioni, un obiettivo di vendita pari a una quota di mercato del 60 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2030, determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.*

Or. en

**Emendamento 178**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) una quantità minima di certificati ZLEV pari al 50 % del numero complessivo di autovetture nuove e veicoli commerciali nuovi immatricolati da ciascun costruttore in un dato anno civile; per conseguire tale obiettivo, ogni costruttore trasferisce i propri certificati ZLEV da eliminare al registro centralizzato della Commissione di cui all'articolo 7, paragrafo 4, entro la fine del successivo anno civile.*

Or. en

**Emendamento 179**  
**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 a basse emissioni, un livello di riferimento pari a una quota di mercato del 50 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2030, determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.*

Or. en

**Emendamento 180**  
**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**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 a basse emissioni, un obiettivo di vendita pari a una quota di mercato del 40-60 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2030, determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.*

Or. en

**Emendamento 181**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2035 le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'intero parco veicoli*

*dell'UE, generate a partire da combustibili fossili da parte di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, è pari a 0 g CO<sub>2</sub>/km.*

Or. en

**Emendamento 182**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2035 l'obiettivo in termini di emissioni per l'intero parco veicoli dell'UE per le autovetture nuove e per i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione è pari a 0 g CO<sub>2</sub>/km.*

Or. en

*Motivazione*

*Cfr. considerando 13 bis. Come raccomandato dal Parlamento europeo nella sua raccomandazione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico, le autovetture nuove e i veicoli commerciali nuovi venduti a partire dal 2035 devono essere a zero emissioni per poter decarbonizzare pienamente il settore dei trasporti entro il 2050.*

**Emendamento 183**

**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di

(b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di

2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).

2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).

***Alla Commissione, conformemente agli obiettivi previsti dal presente regolamento, è conferito il potere di aggiornare, ove necessario, il limite della massa di riferimento (2 610 kg) per i veicoli commerciali leggeri che utilizzano combustibili alternativi per cui è necessario un peso supplementare, dato che tali veicoli si servono di sistemi di propulsione e sistemi di accumulazione dell'energia elettrica (batterie) più pesanti rispetto ai veicoli convenzionali.***

Or. fr

#### *Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente legato alla logica dell'emendamento relativo al considerando 29 bis (nuovo), che invita la Commissione a valutare e a introdurre, ove necessario, una franchigia di sovraccarico per i veicoli commerciali leggeri dotati di sistemi di propulsione alternativi, compresi i sistemi di propulsione ibridi.*

#### **Emendamento 184**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – paragrafo 4**

##### *Testo della Commissione*

***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***

##### *Emendamento*

***soppresso***

*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.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Il presente emendamento è indissolubilmente legato agli obiettivi di cui all'articolo 1. Al fine di conseguire una rapida riduzione delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, non è opportuno prevedere esenzioni per i piccoli costruttori.*

**Emendamento 185**  
**Dan Nica, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*4 bis. Il presente regolamento si applica ai veicoli a combustibili alternativi con una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non eccedente 4 250 kg, a condizione che la massa eccedente i 3 500 kg sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione rispetto al sistema di propulsione di un veicolo con le stesse dimensioni, dotato di un motore a combustione interna ordinario ad accensione comandata o spontanea.*

Or. en

**Emendamento 186**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**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 legato alla massa.*

### **Emendamento 187**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **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*

*L'emendamento è correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità correlato alla massa di cui all'allegato I ed è pertanto necessario per preservare la logica interna del testo.*

### **Emendamento 188**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 3 - paragrafo 1 - lettera h bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(h bis) «fattore specifico di eccedenza in condizioni reali», il fattore che esprime la differenza tra le emissioni medie di CO<sub>2</sub> prodotte in condizioni reali dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione dell'intero parco veicoli del costruttore in un dato anno civile, misurate sulla base dei misuratori di consumo di carburante installati sui veicoli conformemente al regolamento (UE) 2018/XXX (secondo atto WLTP aggiornato), e le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del suo parco veicoli in base ai valori certificati durante l'omologazione conformemente al regolamento (UE) 2017/1151;*

Or. en

*Motivazione*

*Emendamento correlato agli emendamenti sugli obiettivi adattati per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e c bis).*

**Emendamento 189**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**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 legato alla massa.*

**Emendamento 190**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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*

*L'emendamento è correlato agli emendamenti che sopprimono il parametro di utilità correlato alla massa di cui all'allegato I ed è pertanto necessario per preservare la logica interna del testo.*

**Emendamento 191**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**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 legato alla massa.*

**Emendamento 192**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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

**Emendamento 193**

**Patrizia Toia**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera m**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(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 CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.*

*(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 **25 g** di CO<sub>2</sub>/km **per le autovetture e da zero a 40 g di CO<sub>2</sub>/km per i veicoli commerciali leggeri**, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.*

Or. it

*Motivazione*

*La revisione della direttiva per i veicoli puliti stabilisce soglie inferiori nelle definizioni. È essenziale allineare le soglie in tutte le legislazioni attualmente oggetto di revisione.*

**Emendamento 194**  
**Françoise Grossetête**

**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 CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

*Emendamento*

(m) «veicolo a basse e a zero emissioni», un'autovettura **con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO<sub>2</sub>/km** e un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a **70 g** di CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

Or. fr

*Motivazione*

*La definizione proposta non tiene conto delle differenze fondamentali tra autovetture e veicoli commerciali leggeri e in particolare dell'impossibilità di applicare talune tecnologie concepite per le autovetture ai veicoli commerciali leggeri. Si rende dunque necessario un adattamento alle specificità di tale segmento.*

**Emendamento 195**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**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 CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

*Emendamento*

(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 CO<sub>2</sub>/km **e con un'autonomia in modalità totalmente elettrica (AER) di minimo 50 km**, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151;

Or. en

## **Emendamento 196**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera m bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(m bis) «certificato per veicoli a basse e a zero emissioni (certificato ZLEV)», un certificato rilasciato dalla Commissione ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati per ogni veicolo a zero emissioni immatricolato nell'UE in un dato anno civile e per ciascun veicolo a basse emissioni, sulla base della seguente formula:*

*certificato  $ZLEV = 1 - (\text{emissioni specifiche}/50)$ . Il certificato ZLEV è cedibile tra costruttori e sarà eliminato successivamente al suo trasferimento al registro centralizzato di cui all'articolo 7, paragrafo 4, alla fine dell'anno civile successivo al suo rilascio al momento della verifica della conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b bis), e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b bis); la Commissione può adottare norme specifiche mediante atto delegato in relazione al rilascio dei certificati, alla loro cedibilità e alla loro trasferibilità;*

Or. en

#### *Motivazione*

*Emendamento correlato agli emendamenti sugli obiettivi di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b bis), e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b bis).*

## **Emendamento 197**

**Răzvan Popa, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2024**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5.

*Emendamento*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2025 per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5;

Or. en

**Emendamento 198**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2024**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5.

*Emendamento*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2029**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5;

Or. en

*Motivazione*

*Il 2025 rappresenta un orizzonte temporale troppo ravvicinato per il conseguimento dell'obiettivo proposto, dal momento che gli elementi necessari all'industria per fornire soluzioni saranno disponibili solo nel 2022. Gli obiettivi stabiliti in materia di emissioni impediscono all'industria di reagire ai cambiamenti in maniera economicamente efficiente. I cicli di produzione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rendono impossibile rispettare il termine del 2025, e la mancanza di investimenti nei combustibili alternativi non favorisce l'attuazione del pacchetto 2030 in materia di clima ed energia concordato dai capi di Stato e di governo e il rispetto della tabella di marcia definita dalla COP 21.*

## Emendamento 199

Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2024**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5.

##### *Emendamento*

(b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al **2029**, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5;

Or. en

## Emendamento 200

Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

##### *Testo della Commissione*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati **in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.**

##### *Emendamento*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi per le emissioni specifiche **saranno** determinati **come segue:**

***obiettivo per le emissioni specifiche***<sub>2025</sub> = ***obiettivo per le emissioni specifiche***<sub>2021</sub> ***moltiplicato per (1-fattore di riduzione) e diviso per il fattore specifico di eccedenza in condizioni reali***<sub>2021</sub>

***dove:***

***l'obiettivo per le emissioni specifiche***<sub>2021</sub> ***è l'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato per ogni singolo costruttore nel 2021;***

***il fattore di riduzione è il fattore di riduzione specificato all'articolo 1,***



*paragrafo 4, lettera a), per le autovetture e all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b), per i veicoli commerciali leggeri;*

*il fattore specifico di eccedenza in condizioni reali<sub>2021</sub> è il fattore specifico di eccedenza in condizioni reali per ogni singolo costruttore per l'anno 2021.*

Or. en

#### *Motivazione*

*This formula entails a kind of "autocorrection" since it takes into account the "real world exceedance" of the type approved CO<sub>2</sub> values of the fleet of each manufacturer. It will refrain manufacturers to send a "golden car" to the type-approval (using all possible allowed "flexibilities") that is not representative for the cars put on the market. It will also encourage manufacturers to develop robust cars with a certain durability, capable to meet emission values under a wide variety of real world conditions. Together with the deletion of the mass utility parameter, this leads to a much more simple formula to calculate the specific emissions target and enable us to delete point 6.2 and point 6.3 in parts A and B of Annex I.*

#### **Emendamento 201**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c**

##### *Testo della Commissione*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2025**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

##### *Emendamento*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2030**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

Or. en

#### **Emendamento 202**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2025**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

*Emendamento*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2030**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

Or. en

*Motivazione*

*Il 2025 rappresenta un orizzonte temporale troppo ravvicinato per il conseguimento dell'obiettivo proposto, dal momento che gli elementi necessari all'industria per fornire soluzioni saranno disponibili solo nel 2022. Gli obiettivi stabiliti in materia di emissioni impediscono all'industria di reagire ai cambiamenti in maniera economicamente efficiente. I cicli di produzione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rendono impossibile rispettare il termine del 2025, e la mancanza di investimenti nei combustibili alternativi non favorisce l'attuazione del pacchetto 2030 in materia di clima ed energia concordato dai capi di Stato e di governo e il rispetto della tabella di marcia definita dalla COP 21.*

**Emendamento 203**

**Răzvan Popa, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2025**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

*Emendamento*

(c) per ciascun anno civile, a decorrere dal **2026 per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri**, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

Or. en

**Emendamento 204**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)**

*(c bis) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2030, gli obiettivi per le emissioni specifiche saranno determinati come segue:*

*obiettivo per le emissioni specifiche<sub>2030</sub> = obiettivo per le emissioni specifiche<sub>2021</sub> moltiplicato per (1-fattore di riduzione) e diviso per il fattore specifico di eccedenza in condizioni reali<sub>2025-2027</sub>*

*dove:*

*l'obiettivo per le emissioni specifiche<sub>2021</sub> è l'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato per ogni singolo costruttore nel 2021;*

*il fattore di riduzione è il fattore di riduzione specificato all'articolo 1, paragrafo 5, lettera a), per le autovetture e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b), per i veicoli commerciali leggeri;*

*il fattore specifico di eccedenza in condizioni reali<sub>2025-2027</sub> è la media del fattore specifico di eccedenza in condizioni reali per ogni singolo costruttore per gli anni 2025, 2026 e 2027.*

Or. en

#### *Motivazione*

*This formula entails a kind of "autocorrection" since it takes into account the "real world exceedance" of the type approved CO<sub>2</sub> values of the fleet of each manufacturer. It will refrain manufacturers to send a "golden car" to the type-approval (using all possible allowed "flexibilities") that is not representative for the cars put on the market. It will also encourage manufacturers to develop robust cars with a certain durability, capable to meet emission values under a wide variety of real world conditions. Together with the deletion of the mass utility parameter, this leads to a much more simple formula to calculate the specific emissions target and enable us to delete point 6.2 and point 6.3 in parts A and B of Annex I.*

**Emendamento 205**  
**Patrizia Toia**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c bis) dal 2025, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dovrebbero essere misurate, per gli scopi identificati in questo regolamento, con un nuovo test sulle emissioni reali in grado di valutare le reali condizioni di uso ed evitare possibili incertezze legate ai test di laboratorio. La Commissione adotta atti di esecuzione in conformità con questo regolamento al fine di determinare le procedure per introdurre nuovi test in condizioni di guida reali entro il 1° gennaio 2025. I nuovi test di prova copriranno sia i sistemi in ciclo che fuori ciclo.*

Or. it

*Motivazione*

*I test devono effettuarsi attraverso test di prova in condizioni di guida reali al fine di evitare che l'industria automobilistica non rispetti gli obiettivi fissati.*

**Emendamento 206**  
**Massimiliano Salini, Lara Comi, Françoise Grossetête, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera d**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(d) la categoria di veicoli immatricolati come M<sub>1</sub> *or* N<sub>1</sub>, per i quali non si applica il raggruppamento.

(d) la categoria di veicoli immatricolati come M<sub>1</sub> *e* N<sub>1</sub>, per i quali non si applica il raggruppamento.

Or. en

*Motivazione*

*Il sistema del trasferimento dei crediti tra i costruttori di veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> dovrebbe essere incentivato in modo da contribuire alla riduzione delle emissioni nel modo più*

*economicamente efficace possibile. Il raggruppamento di diverse categorie non dovrebbe penalizzare i costruttori presenti solo in un segmento.*

#### **Emendamento 207**

**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera d**

##### *Testo della Commissione*

(d) la categoria di veicoli immatricolati come  $M_1$  *or*  $N_1$ , per i quali non si applica il raggruppamento.

##### *Emendamento*

(d) la categoria di veicoli immatricolati come  $M_1$  *e*  $N_1$ , per i quali non si applica il raggruppamento.

Or. en

#### **Emendamento 208**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Françoise Grossetête, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 8 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***8 bis. Per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche dei veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> di ciascun costruttore, quando un costruttore supera l'obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub>, la sua prestazione è tenuta in considerazione per lo stesso costruttore o per altri costruttori. In tal caso, la differenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche dei veicoli M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> del costruttore e le sue emissioni specifiche medie sono dedotte dalle sue emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche medie per l'obiettivo specifico relativo ai veicoli M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub>, ponderato con i volumi di immatricolazione. Il contributo totale di tali trasferimenti di crediti tra i costruttori di veicoli M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> può ammontare al massimo a 10 g CO<sub>2</sub>/km per costruttore.***

### *Motivazione*

*Il sistema del trasferimento dei crediti tra i costruttori di veicoli  $M_1$  e  $N_1$  dovrebbe essere incentivato in modo da contribuire alla riduzione delle emissioni nel modo più economicamente efficace possibile. Il trasferimento di crediti tra diverse categorie è accettabile da un punto di vista ambientale, dal momento che non vi è distinzione tra le riduzioni di emissioni di  $CO_2$  relative alle autovetture e quelle relative ai veicoli commerciali leggeri.*

## **Emendamento 209** **Fredrick Federley**

### **Proposta di regolamento** **Articolo 7 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di  $CO_2$  delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

#### *Emendamento*

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di  $CO_2$  delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

***A decorrere dal 1° gennaio 2025 gli Stati membri registrano le informazioni sulle emissioni di  $CO_2$  durante l'intero ciclo di vita di ciascuna autovettura nuova e di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel proprio territorio sulla base di una metodologia stabilita dalla Commissione. Alla Commissione è***

*conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di integrare il presente regolamento con una metodologia dettagliata e orientamenti operativi per gli Stati membri e i costruttori in merito alla registrazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita di ciascuna autovettura nuova e di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo.*

Or. en

#### *Motivazione*

*L'aumento delle ambizioni in tale settore deve procedere di pari passo con l'obiettivo di perseguire un approccio tecnologicamente neutrale in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita. È pertanto appropriato incaricare la Commissione di sviluppare una metodologia in merito a come registrare le emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita e imporre agli Stati membri di registrarle correttamente a partire dal 2025. Per decarbonizzare correttamente il settore dei trasporti non è sufficiente registrare unicamente le emissioni di scarico, ma occorre prendere in considerazione le emissioni complessive durante l'intero ciclo di vita.*

#### **Emendamento 210**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(c bis) il numero di certificati ZLEV assegnati nel precedente anno civile;***

Or. en

#### *Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente collegato alla proposta di introdurre un sistema di certificati ZLEV di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, e alla sostituzione degli incentivi relativi ai veicoli a basse e a zero emissioni per il conseguimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 (ulteriormente specificati al punto 6.3 delle parti A e B dell'allegato I) mediante il sistema che stabilisce una quota vincolante di veicoli a basse o a zero emissioni.*

## **Emendamento 211**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c ter) il numero minimo di certificati ZLEV relativi all'anno civile precedente che deve essere consegnato al fine di raggiungere l'obiettivo di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b bis) e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b bis);*

Or. en

### *Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente collegato alla proposta di introdurre un sistema di certificati ZLEV di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, e alla sostituzione degli incentivi relativi ai veicoli a basse e a zero emissioni per il conseguimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 (ulteriormente specificati al punto 6.3 delle parti A e B dell'allegato I) mediante il sistema che stabilisce una quota vincolante di veicoli a basse o a zero emissioni.*

## **Emendamento 212**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c quater (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c quater) il numero minimo di certificati ZLEV ottenuti durante l'anno civile precedente che è stato effettivamente trasferito al registro al fine di assolvere gli obblighi di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b bis) e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b bis);*

Or. en



## Motivazione

*L'emendamento è indissolubilmente collegato alla proposta di introdurre un sistema di certificati ZLEV di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, e alla sostituzione degli incentivi relativi ai veicoli a basse e a zero emissioni per il conseguimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 (ulteriormente specificati al punto 6.3 delle parti A e B dell'allegato I) mediante il sistema che stabilisce una quota vincolante di veicoli a basse o a zero emissioni.*

### **Emendamento 213** **Dominique Riquet**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**7 bis. Al fine di garantire l'armonizzazione e la vigilanza del mercato, la Commissione dovrebbe istituire un'agenzia europea per la vigilanza del mercato del trasporto su strada, incaricata di verificare la conformità dei risultati e delle prove di emissione di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di guida nonché di coordinare le autorità nazionali di vigilanza del mercato.**

Or. fr

### **Emendamento 214** **Dominique Riquet**

#### **Proposta di regolamento** **Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli in servizio rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità della procedura di cui [all'articolo 11 bis]

Le autorità di omologazione comunicano senza indugio **all'agenzia europea appositamente istituita o, in mancanza di questa**, alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli in servizio rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità a seguito di

del regolamento (CE) n. 715/2007.

verifiche effettuate in conformità della procedura di cui [all'articolo 11 bis] del regolamento (CE) n. 715/2007.

Or. fr

**Emendamento 215**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 2**

*Testo della Commissione*

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore.

*Emendamento*

***L'agenzia europea per la vigilanza del trasporto su strada o, in mancanza di questa,*** la Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore.

Or. fr

**Emendamento 216**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 3 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

La Commissione può adottare norme dettagliate sulle procedure per segnalare 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.

*Emendamento*

***L'agenzia europea per la vigilanza del trasporto su strada o, in mancanza di questa,*** la Commissione può adottare norme dettagliate sulle procedure per segnalare 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.

Or. fr

## **Emendamento 217**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 3 – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 218**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 8 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**8 bis. A partire dal 1° gennaio 2025 i costruttori comunicano alla Commissione le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 comunicare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 complessive durante l'intero ciclo di vita prodotte dai veicoli**

*commerciali nuovi nell'Unione, al fine di orientare 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 dei vari tipi di carburante dei veicoli. La Commissione dovrebbe cercare di sviluppare una metodologia comune per consentire ai costruttori di apparecchiature originali di comunicare tali dati. La Commissione dovrebbe analizzare le emissioni "dal pozzo alla ruota" per contribuire meglio all'elaborazione delle future politiche in tale settore.*

#### **Emendamento 219**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 7 – paragrafo 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*8 bis. A partire dal 1° gennaio 2025 i costruttori comunicano alla Commissione le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 entro il 2023 conformemente all'articolo 16, al fine di integrare il presente regolamento sviluppando norme dettagliate sulle procedure per comunicare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 complessive durante l'intero ciclo di vita prodotte dai veicoli commerciali nuovi nell'Unione, al fine di*

*orientare meglio gli sforzi delle politiche future verso riduzioni delle emissioni in tale settore. Il documento è reso pubblicamente disponibile.*

Or. en

**Emendamento 220**  
**Henna Virkkunen, Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 7 – paragrafo 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*9 bis. Durante la fase di monitoraggio e comunicazione gli Stati membri possono tenere conto della quantità di energia rinnovabile fornita per il consumo finale e dei benefici che ne derivano in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra [a norma della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione)] e comunicare detti valori alla Commissione. Tali valori possono essere dedotti dalle emissioni di CO<sub>2</sub> e integrare le informazioni richieste al paragrafo 4 del presente articolo.*

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente legato alla logica degli emendamenti all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, (parti non codificate) in cui sono illustrati i nuovi obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030. La metodologia per il calcolo di detti obiettivi dovrebbe altresì essere ulteriormente sviluppata per tenere conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> durante il ciclo di vita.*

**Emendamento 221**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – titolo**

*Testo della Commissione*

Indennità per le emissioni in eccesso

*Emendamento*

Indennità per le emissioni in eccesso *e penali riguardanti i veicoli a basse o a zero emissioni*

Or. en

**Emendamento 222**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis. Per ogni anno civile per il quale il numero di certificati ZLEV trasferiti da un costruttore è inferiore al numero minimo stabilito all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b bis) e all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b bis), la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento il pagamento di una penale.*

Or. en

**Emendamento 223**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 bis. A fini di conformità con l'obiettivo di vendita di veicoli a basse o a zero emissioni di cui all'articolo 1, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al*

*responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso qualora il suddetto obiettivo non venga raggiunto. L'indennità per le emissioni in eccesso è calcolata secondo le seguenti formule:*

*nel 2025: (obiettivo per le emissioni specifiche nel 2025 × 95 EUR) × numero di veicoli a basse o a zero emissioni necessario per raggiungere l'obiettivo di vendita del 20 %;*

*nel 2030: (obiettivo per le emissioni specifiche nel 2030 × 95 EUR) × numero di veicoli a basse o a zero emissioni necessario per raggiungere l'obiettivo di vendita del 60 %.*

Or. en

#### **Emendamento 224**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis. La penale di cui al paragrafo 1 bis è pari a 4 500 EUR per ogni certificato ZLEV non trasferito.**

Or. en

#### *Motivazione*

*Comparabile alle penali applicabili nell'ambito di altri regimi riguardanti i veicoli (a basse e) a zero emissioni, ad esempio quello vigente in California (Stati Uniti).*

#### **Emendamento 225**

**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. La Commissione determina mediante atti **di esecuzione** i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. **Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.**

*Emendamento*

3. La Commissione determina mediante atti **delegati** i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1.

Or. en

*Motivazione*

*I metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere determinati mediante atti delegati.*

**Emendamento 226**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. La Commissione determina mediante atti di esecuzione i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui **al paragrafo** 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

*Emendamento*

3. La Commissione determina mediante atti di esecuzione i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso **e delle penali riguardanti i veicoli a basse o a zero emissioni** di cui **ai paragrafi 1 e 1 bis**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente collegato alla proposta di introdurre un sistema di certificati ZLEV di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, e alla sostituzione degli incentivi relativi ai veicoli a basse e a zero emissioni per il conseguimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 (ulteriormente specificati al punto 6.3 delle parti A e B dell'allegato I) mediante il sistema che stabilisce una quota vincolante di veicoli a basse o a zero emissioni.*



**Emendamento 227**  
**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

**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 utilizzate per istituire uno specifico fondo dedicato alla riconversione, alla riqualificazione e all'aggiornamento delle competenze dei lavoratori interessati dai cambiamenti strutturali dei settori automobilistici, iniziative di formazione e ricerca di occupazione in stretta collaborazione con le parti sociali, iniziative pubblico-privato per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi e soluzioni innovative per la graduale eliminazione dei veicoli obsoleti e inquinanti, come ad esempio buoni che ne incentivano la sostituzione con veicoli a basse o a zero emissioni.*

Or. en

*Motivazione*

*Le emissioni in eccesso dovrebbero generare un ritorno economico sotto forma di investimenti nello stesso ambito e a vantaggio dei soggetti maggiormente colpiti dai cambiamenti strutturali nel settore. La nuova richiesta di nuove competenze e posti di lavoro e lo sviluppo di soluzioni innovative dovrebbero essere favoriti attraverso i giusti incentivi.*

**Emendamento 228**  
**Martina Werner, Jens Geier**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Le indennità per le emissioni in

AM\1152579IT.docx

*Emendamento*

4. Le indennità per le emissioni in

121/160

PE621.997v01-00

eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione **e sono destinate a misure e programmi che promuovono iniziative di riconversione, riqualificazione, aggiornamento delle competenze e ricerca di occupazione nel settore automobilistico, da sviluppare e, ove opportuno, realizzare in stretta collaborazione con le parti sociali onde promuovere una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio, nonché a investimenti pubblici per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi.**

Or. en

### Motivazione

*Recital 10 of the proposal sets out that the objectives of this Regulation include a just transition to a low-carbon economy as per recital 4 and an increased deployment of ZLEVs as per recital 3. This amendment defines that revenues from excess emissions premium shall be used to contribute towards those objectives, given that the proposal did not provide for measures relating to a just transition and given that additional support instruments are required for a successful roll-out of recharging and refuelling infrastructure for ZLEVs. The amendment is therefore inextricably linked to other admissible amendments, notably AMs relating to the above recitals as well as own amendments AM 1 and 3 (Werner, Geier, Popa) and AM4 (Werner, Geier).*

### Emendamento 229

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

### 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 **e le penali riguardanti i veicoli a basse o a zero emissioni** si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione **e sono destinate a cofinanziare programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori dell'industria automobilistica e programmi per**

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente collegato alla proposta di introdurre un sistema di certificati ZLEV di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, e alla sostituzione degli incentivi relativi ai veicoli a basse e a zero emissioni per il conseguimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 (ulteriormente specificati al punto 6.3 delle parti A e B dell'allegato I) mediante il sistema che stabilisce una quota vincolante di veicoli a basse o a zero emissioni.*

**Emendamento 230**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**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 a una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio.***

*Motivazione*

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

**Emendamento 231**  
**Neoklis Sylikiotis**

**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 a una transizione equa verso un'economia a basse emissioni di carbonio.**

Or. en

*Motivazione*

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

**Emendamento 232**  
**Dominique Riquet**

**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 possono essere utilizzate esclusivamente ai fini degli obiettivi delle politiche europee in materia di trasporto su strada che promuovono la transizione verso una mobilità a basse emissioni.**

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente legato alla logica dell'emendamento relativo al considerando 39, il quale ha lo scopo di destinare le entrate generate dalla riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso a misure che favoriscano la transizione verso un settore dei trasporti decarbonizzato nell'Unione, in particolare nel settore automobilistico.*

**Emendamento 233**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera e**

*Testo della Commissione*

(e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre **2020**;

*Emendamento*

(e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre **2029**;

Or. en

**Emendamento 234**

**Răzvan Popa, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera a**

*Testo della Commissione*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il **2025** e per il 2030 di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;

*Emendamento*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il **2026** e per il 2030 di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;

Or. en

## **Emendamento 235**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera a**

##### *Testo della Commissione*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il **2025 e per il 2030** di cui all'articolo 1, **paragrafi 4 e 5**, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, **punti 6.1.1 e 6.1.2**;

##### *Emendamento*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030 di cui all'articolo 1, **paragrafo 4**, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, **punto 6.1**;

Or. en

##### *Motivazione*

*Il 2025 rappresenta un orizzonte temporale troppo ravvicinato per il conseguimento dell'obiettivo proposto, dal momento che gli elementi necessari all'industria per fornire soluzioni saranno disponibili solo nel 2022. Gli obiettivi stabiliti in materia di emissioni impediscono all'industria di reagire ai cambiamenti in maniera economicamente efficiente. I cicli di produzione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rendono impossibile rispettare il termine del 2025, e la mancanza di investimenti nei combustibili alternativi non favorisce l'attuazione del pacchetto 2030 in materia di clima ed energia concordato dai capi di Stato e di governo e il rispetto della tabella di marcia definita dalla COP 21.*

## **Emendamento 236**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera a**

##### *Testo della Commissione*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il **2025 e per il 2030** di cui all'articolo 1, **paragrafi 4 e 5**, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;

##### *Emendamento*

(a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030 di cui all'articolo 1, **paragrafo 5**, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;

Or. en

**Emendamento 237**  
**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) i valori per a<sub>2021</sub>, **a<sub>2025</sub>** e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

*Emendamento*

(b) i valori per a<sub>2021</sub>, **a<sub>2026</sub>** e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

Or. en

**Emendamento 238**  
**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) i valori per a<sub>2021</sub>, **a<sub>2025</sub>** e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

*Emendamento*

(b) i valori per a<sub>2021</sub> e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

Or. en

**Emendamento 239**  
**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) i valori per a<sub>2021</sub>, **a<sub>2025</sub>** e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

*Emendamento*

(b) i valori per a<sub>2021</sub> e a<sub>2030</sub> calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

Or. en

## Motivazione

*Il 2025 rappresenta un orizzonte temporale troppo ravvicinato per il conseguimento dell'obiettivo proposto, dal momento che gli elementi necessari all'industria per fornire soluzioni saranno disponibili solo nel 2022. Gli obiettivi stabiliti in materia di emissioni impediscono all'industria di reagire ai cambiamenti in maniera economicamente efficiente. I cicli di produzione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rendono impossibile rispettare il termine del 2025, e la mancanza di investimenti nei combustibili alternativi non favorisce l'attuazione del pacchetto 2030 in materia di clima ed energia concordato dai capi di Stato e di governo e il rispetto della tabella di marcia definita dalla COP 21. I relativi valori cambieranno di conseguenza.*

### **Emendamento 240**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 10 – paragrafo 3**

##### *Testo della Commissione*

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 CO<sub>2</sub> 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.

##### *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 CO<sub>2</sub> 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 nel testo.*

### **Emendamento 241**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**



**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**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.**

**soppresso**

*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 del caso, informazioni su eventuali imprese collegate.*

*(b) un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.*

*Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 300 000 automobili all'anno, dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub> analogo a quello dei grandi costruttori, il che significa che non è 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. L'emendamento è pertanto necessario per preservare la logica interna del testo.*

#### **Emendamento 242**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 10 – paragrafo 4**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**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.**

**soppresso**

**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 del caso, informazioni su eventuali imprese collegate.**

**(b) un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.*

*Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 300 000 automobili all'anno, dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub> 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 243**

**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 10 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**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**

**soppresso**

*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 del caso, informazioni su eventuali imprese collegate.*

*(b) un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.*

*Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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*

*This amendment is inextricably linked to the targets in Article 1. In order to obtain a rapid reduction of average CO<sub>2</sub> emissions, it is not appropriate to provide a derogation for small manufacturers. Experience shows that niche manufacturers, producing 10,000–300,000 cars a year, have the same potential as large manufacturers to meet the CO<sub>2</sub> targets, therefore it is not considered appropriate any more to distinguish between those two categories of*

*manufacturers. Granting this derogation any further would have drawbacks in terms of competitive neutrality and may reduce the effectiveness of the regulation.*

**Emendamento 244**  
**Pervenche Berès**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***9 bis. Durante la fase di comunicazione e monitoraggio gli Stati membri possono tenere conto della quantità di energia rinnovabile avanzata venduta presso la stazione e dei vantaggi che ne derivano in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (a norma della direttiva sulle energie rinnovabili) e comunicare detti valori alla Commissione. Tali valori possono essere dedotti dalle emissioni di CO<sub>2</sub> e andare a integrare le informazioni richieste a norma del paragrafo 4 del presente articolo.***

Or. fr

**Emendamento 245**  
**Pervenche Berès**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 9 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***9 ter. Detti valori possono essere utilizzati per il calcolo di un fattore di correzione del carbonio (FCC), utilizzando la formula seguente: FCC = quota nazionale di energia rinnovabile avanzata espressa in percentuale.***

Or. fr

*Motivazione*

*A titolo di esempio, se la percentuale di energia rinnovabile in un paese è del 10 %, l'FCC sarà pari a 0,10.*

**Emendamento 246**

**Pervenche Berès**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 10 – paragrafo 9 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**9 quater.** *Il valore corretto della CO<sub>2</sub> per un determinato tipo di veicolo può essere pertanto calcolato utilizzando il fattore di correzione del carbonio (FCC) e la formula seguente: valore di CO<sub>2</sub> del tipo di veicolo = (valore di CO<sub>2</sub> del tipo omologato) \* (1-FCC).*

Or. fr

*Motivazione*

*Dando seguito all'articolo 7, paragrafo 9 bis (nuovo) proposto, per un paese con un tasso di energia rinnovabile del 10 %, la formula sarà: valore di CO<sub>2</sub> del tipo di veicolo = (valore di CO<sub>2</sub> del tipo omologato) \* (1-0,10).*

**Emendamento 247**

**Barbara Kappel**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici innovativi").

Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici **neutrali** innovativi").

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento è indissolubilmente legato ad altri emendamenti ricevibili.*

**Emendamento 248**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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.

*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 **e solo finché il valore misurato in base alla WLTP non sarà integrato o sostituito da altri dati che meglio rappresentano le emissioni in condizioni reali.**

Or. en

*Motivazione*

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

**Emendamento 249**

**Werner Langen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 3**

*Testo della Commissione*

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di un costruttore può giungere ad un massimo di **7 g** CO<sub>2</sub>/km.

*Emendamento*

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di un costruttore può giungere ad un massimo di **10 g** CO<sub>2</sub>/km.

Or. en

*Motivazione*

*Il massimale dovrebbe essere portato a 10 g CO<sub>2</sub>/km per tenere conto dei cambiamenti nei risparmi legati all'innovazione ecocompatibile che potrebbero verificarsi a seguito del cambiamento della procedura di regolamentazione delle prove da NEDC a WLTP.*

**Emendamento 250**

**Patrizia Toia**

**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*

*soppresso*

Or. it

**Emendamento 251**

**Werner Langen**

**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 *adegua* il massimale, con effetto a partire dal 2021, e *adegua il presente regolamento per tenere conto delle riduzioni di CO<sub>2</sub> dovute all'utilizzo di combustibili alternativi avanzati e sintetici, sulla base di un sistema di crediti distinto relativo a riduzioni di emissioni verificabili e certificate durante l'intero ciclo di vita.* Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

Or. en



### Motivazione

*Il massimale dovrebbe essere adeguato a partire dal 2021 per tenere conto dei cambiamenti nei risparmi legati all'innovazione ecocompatibile che potrebbero verificarsi a seguito del cambiamento della procedura di regolamentazione delle prove da NEDC a WLTP e per tenere conto di eventuali riduzioni di emissioni dovute all'utilizzo di combustibili alternativi avanzati e sintetici.*

#### **Emendamento 252**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

#### **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 **adegua** il massimale, con effetto a partire dal **2021, per tenere conto del nuovo calcolo previsto dalla WLTP**. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

Or. en

### Motivazione

*Dal momento che il massimale di 7 g è stato stabilito nel quadro delle condizioni NEDC, esso dovrebbe essere rivisto per tenere conto dei cambiamenti che potrebbero verificarsi a seguito del cambiamento della procedura di regolamentazione delle prove da NEDC a WLTP.*

#### **Emendamento 253**

**Evžen Tošenovský, Hans-Olaf Henkel, Dita Charanzová**

#### **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, con effetto a partire dal **2021, per tenere conto del passaggio alla WLTP**. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

**Emendamento 254**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 ***al ribasso***, con effetto a partire  
dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati  
mediante atti delegati in conformità  
dell'articolo 16.

**Emendamento 255**  
**Kathleen Van Brempt, Edouard Martin, Zigmantas Balčytis, Theresa Griffin**

**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 ***al ribasso***, con effetto a partire  
dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati  
mediante atti delegati in conformità  
dell'articolo 16.

**Emendamento 256**  
**Patrizia Toia**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 4 bis (nuovo)**

***Il contributo per le innovazioni ecocompatibili terminerà entro il 1° gennaio 2025, quando sarà applicabile il test di guida reale, a meno che non sia certificato altrimenti attraverso questo nuovo test.***

Or. it

*Motivazione*

*Le innovazioni ecocompatibili devono essere misurate a lungo termine attraverso test di guida reali, al fine di ottenere una transizione efficace a veicoli puliti e rafforzare la competitività attraverso ricerca e innovazione.*

**Emendamento 257**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 2 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

2. ***Entro il 31 dicembre 2012***, la Commissione adotta mediante atti ***di esecuzione*** disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

*Emendamento*

2. La Commissione adotta mediante atti ***delegati*** disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

Or. en

*Motivazione*

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

*prova.*

## **Emendamento 258**

**Werner Langen**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera d**

##### *Testo della Commissione*

(d) le tecnologie innovative non devono essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione. ***Con effetto dal 1° gennaio 2025***, questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.

##### *Emendamento*

(d) le tecnologie innovative non devono essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione. Questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.

Or. en

##### *Motivazione*

*The Commission has failed to put forward mandatory efficiency requirements for air-conditioning systems, contrary to what was demanded as part of the first CO<sub>2</sub> regulation for passenger cars in 2007. However, such a separate regulation was the reason for excluding air conditioning from the eco-innovation scheme. As a consequence, European legislation fails to incentivise air-conditioning efficiency, whereas other world regions (e.g. China, US), have long put such measure in place. Given the important contribution efficient air-conditioning can make to saving CO<sub>2</sub> and real-world fuel consumption and the lack of EU action until now, there is no reason to wait until 2025 before opening eco-innovations for air-conditioning.*

## **Emendamento 259**

**Dan Nica, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

##### ***Articolo 11 bis***

***Obiettivo minimo per punti di ricarica e di rifornimento***

***Gli Stati membri stabiliscono un obiettivo minimo in termini di punti di ricarica e/o punti di rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli a basse e a zero emissioni e forniscono alla Commissione dati pertinenti entro ... [18 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento di modifica] per realizzare una mappa interattiva aggiornata in tempo reale a livello dell'Unione. La mappa è pubblicamente disponibile e le parti interessate possono accedervi attraverso diverse piattaforme digitali e sul sito web della Commissione.***

Or. en

**Emendamento 260**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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.***

*Emendamento*

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

Or. en

**Emendamento 261**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

***1 bis. Finché la prova di misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di guida non diverrà applicabile, la conformità è misurata sulla base dei dati dei misuratori di consumo di carburante ed è soggetta a un limite da non superare che eccede del 15 % al massimo le emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche del costruttore misurate ai fini delle procedure di omologazione avviate a partire dal 2021 in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007.***

Or. en

*Motivazione*

*Il crescente divario tra i valori ufficiali e i valori in condizioni reali di guida delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> registrate in sede di omologazione, dall'altro non ci si attende che colmi 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 CO<sub>2</sub> e, finché essa non sarà effettiva, occorre procedere a verifiche supplementari e introdurre un limite per le eccedenze.*

**Emendamento 262**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

***1 bis. Al fine di garantire la rappresentatività di cui al paragrafo 1, la conformità è misurata mediante una prova relativa alle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 relativa alle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> registrate in sede di omologazione, dall'altro non ci si attende che colmi 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 CO<sub>2</sub> e, finché essa non sarà effettiva, occorre procedere a verifiche supplementari e introdurre un limite per le eccedenze.*

#### **Emendamento 263**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **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 è misurata mediante una prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 relativa alle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di guida, al più tardi due anni dopo la data di applicazione del presente regolamento.***

Or. en

**Emendamento 264**

**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho, Peter Kouroumbashev**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. Il valore di cui al paragrafo 1 è integrato da dati relativi alle emissioni a monte e alle emissioni intrinseche, comunicate per singolo veicolo o per tipo di veicolo, al fine di tenere conto delle reali emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita.***

Or. en

*Motivazione*

*Un approccio del ciclo di vita o "dal pozzo alla ruota" offre una panoramica più completa dell'impronta complessiva di un veicolo, tenendo conto dell'intensità di carbonio dei combustibili e dell'energia, anche in relazione alla produzione del veicolo.*

**Emendamento 265**

**Werner Langen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. I valori di cui al paragrafo 1 sono integrati da dati relativi alle emissioni a monte e alle emissioni intrinseche, comunicate per singolo veicolo o per tipo di veicolo, al fine di tenere conto delle reali emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita.***

Or. en

*Motivazione*

*Un approccio del ciclo di vita o "dal pozzo alla ruota" offre una panoramica più completa dell'impronta complessiva di un veicolo, tenendo conto dell'intensità di carbonio dei*



*combustibili e dell'energia, anche in relazione alla produzione del veicolo stesso e delle sue parti, costituendo dunque una base più adeguata per la decarbonizzazione a lungo termine. In una prima fase, il monitoraggio di tali dati servirebbe a creare la base per la successiva legislazione e l'informazione dei consumatori.*

**Emendamento 266**

**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Per garantire l'effettiva riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> come stabilito all'articolo 1 del presente regolamento, le prove WLTP sono utilizzate per determinare il livello di emissione finché non saranno state elaborate dalla Commissione prove in condizioni reali di guida maggiormente rispondenti alla realtà che le sostituiscano.***

Or. fr

**Emendamento 267**

**Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga**

**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 nel tempo della rappresentatività in condizioni reali.***

Or. en

*Motivazione*

*Il crescente divario tra i valori ufficiali e i valori in condizioni reali di guida delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> registrate in sede di omologazione, dall'altro non ci si attende che colmi 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 CO<sub>2</sub> e, finché essa non sarà effettiva, occorre procedere a verifiche supplementari e introdurre un limite per le eccedenze.

#### **Emendamento 268**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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 nel tempo della rappresentatività in condizioni reali.*

Or. en

#### **Emendamento 269**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

3. La Commissione **adotta disposizioni dettagliate sulle procedure per la comunicazione 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

#### **Emendamento 270**

**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

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

*Testo della Commissione*

(a) entro il 31 ottobre 2020 il dato  $M_0$  di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore  $M_0$  è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre **2024**;

*Emendamento*

(a) entro il 31 ottobre 2020 il dato  $M_0$  di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore  $M_0$  è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre **2025**;

Or. en

**Emendamento 271**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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

**Emendamento 272**  
**Răzvan Popa, Carlos Zorrinho**

**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

*Emendamento*

(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**;

marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo dato  $M_0$  si applica nel **2025**;

Or. en

### **Emendamento 273**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

(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;*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

### **Emendamento 274**

**Răzvan Popa, Martina Werner, Carlos Zorrinho**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

(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;*

*Emendamento*

(c) *entro il 31 ottobre 2022 il dato indicativo  $TM_0$  per il 2026 è determinato come la rispettiva massa media di prova delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri per il 2021;*

Or. en

### **Emendamento 275**

**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

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

*Testo della Commissione*

*(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.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 276**  
**Dario Tamburrano, Eleonora Evi**

**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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre

*Emendamento*

1. Nel **2022** la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata di una proposta di modifica del regolamento. La relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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)

2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

Or. en

## Emendamento 277

Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho

### 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 278

Patrizia Toia

#### 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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,

##### *Emendamento*

1. Nel 2024 **e nel 2027** 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>, ***del modo in cui le misure attuate a norma del presente regolamento hanno aiutato a ridurre le emissioni nel settore dei trasporti e nel trasporto su strada e di come tali misure hanno contribuito all'obiettivo del regolamento sulla condivisione dello sforzo per il 2030, all'obiettivo dall'accordo di Parigi e all'obiettivo dalla strategia europea per la mobilità a basse emissioni per il 2050.***

---

<sup>29</sup> 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,

**Emendamento 279**  
**Dominique Riquet, Fredrick Federley**

**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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 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 CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, ***includendo anche una valutazione del ciclo di vita dei veicoli e dell'impatto delle emissioni dei carburanti "dal pozzo alla ruota"***, 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 280**  
**Werner Langen**



**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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 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 CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, ***comprese le emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota" e durante l'intero ciclo di vita di cui all'articolo 12, paragrafo 1 bis***, 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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*

*Un approccio del ciclo di vita o "dal pozzo alla ruota" offre una panoramica più completa dell'impronta complessiva di un veicolo, tenendo conto dell'intensità di carbonio dei combustibili e dell'energia, anche in relazione alla produzione del veicolo stesso e delle sue parti, costituendo dunque una base più adeguata per la decarbonizzazione a lungo termine. In una prima fase, il monitoraggio di tali dati servirebbe a creare la base per la successiva legislazione e l'informazione dei consumatori.*

**Emendamento 281**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Françoise Grossetête, Aldo Patriciello, Markus Pieper,**

**Francesc Gambús**

**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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>29</sup>. ***La Commissione propone di conseguenza opportune modifiche al livello di ambizione fissato per il 2030.***

---

<sup>29</sup> 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*

*Il regolamento dovrebbe contemplare un principio di condizionalità per garantire che gli obiettivi stabiliti siano conseguiti in condizioni realistiche. L'obiettivo per il 2030 dovrebbe pertanto essere modificato in funzione della diffusione sul mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa.*

**Emendamento 282**  
**Patrizia Toia**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. Se una delle relazioni indica che l'inefficacia e/o eventuali lacune hanno indebolito lo scopo del presente regolamento o che sono necessari ulteriori sforzi nel trasporto per raggiungere gli obiettivi al 2030 o al 2050, la Commissione accompagna la relazione con una nuova proposta di revisione del regolamento che entri in vigore prima del 2030.***

Or. it

*Motivazione*

*Gli effetti della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei trasporti sono stati messi in discussione o sottovalutati a causa di test di laboratorio falsati. È pertanto essenziale ristabilire la fiducia dei cittadini attraverso test di guida in condizioni reali e prevedere la possibilità di rivedere la legislazione per raggiungere obiettivi ambiziosi di riduzione dell'inquinamento.*

**Emendamento 283**

**Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. Entro il 2021 la Commissione istituisce un quadro che consenta di calcolare in modo coerente e affidabile le emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita e stabilisce un meccanismo che permetta ai costruttori di comunicare le emissioni a monte e le emissioni intrinseche su base volontaria.***

Or. en

*Motivazione*

*Integrare le emissioni dell'intero ciclo di vita del veicolo offrirebbe una panoramica più*

*ampia dell'impronta complessiva del veicolo e consentirebbe di affrontare il processo di decarbonizzazione in maniera più completa e adeguata. Un quadro in materia di comunicazione garantirebbe una raccolta coerente di tali dati e contribuirebbe a gettare le basi per la successiva legislazione e informazione dei consumatori.*

#### **Emendamento 284**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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 CO<sub>2</sub>, 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, se del caso, *procede* ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, 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 285**

**Theresa Griffin, Clare Moody, Jude Kirton-Darling, Carlos Zorrinho**

#### **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, affidabili e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato.*

*Motivazione*

*Consumers need access to realistic fuel consumption values to make well-informed purchasing decisions. Values on EU fuel consumption labels, which are presented at salepoint, should be adjusted to reflect average on-road fuel consumption, not just lab measurements. A 2016 evaluation of the car labelling directive by the Commission shows that the lack of label harmonisation across Member States undermines its overall efficiency. The absence of information on air pollutant emissions also limits its effectiveness. Therefore, the Commission should be mandated to come up with a revision.*

**Emendamento 286****Neoklis Sylikiotis, Xabier Benito Ziluaga****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 onde fornire ai consumatori informazioni accurate, affidabili e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato.***

Or. en

*Motivazione*

*I consumatori devono accedere a valori realistici sul consumo di carburante per poter prendere 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.*

**Emendamento 287****Massimiliano Salini, Lara Comi, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Francesc Gambús****Proposta di regolamento****Articolo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

**3 bis. Entro la fine del 2020 la Commissione determina mediante atti di esecuzione la metodologia correttiva per calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche sulla base del contenuto di energia rinnovabile dei carburanti liquidi e/o gassosi per il trasporto su strada. Tali atti di esecuzione sono conformi alla procedura d'esame di cui all'articolo 15 del presente regolamento.**

Or. en

*Motivazione*

*Per rafforzare il ruolo dei carburanti generati a partire da fonti rinnovabili, come ad esempio i carburanti sintetici e il biometano, è opportuno adattare la metodologia utilizzata per assegnare al veicolo i valori di emissione di CO<sub>2</sub> mediante una correzione proporzionale alla frazione di CO<sub>2</sub> generata dall'energia rinnovabile utilizzata nel carburante.*

**Emendamento 288**  
**Barbara Kappel**

**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 **gli** 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 **di cinque anni** a decorrere da **[xx.xx.xxxx]**. **La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di poteri è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, tranne in caso di revoca da parte del Parlamento europeo o del Consiglio ai**

**Emendamento 289**  
**Fredrick Federley**

**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 7, **paragrafi 1 e 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 290**  
**Barbara Kappel**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 16 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo, al Consiglio *e nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.*

*Motivazione*

*L'emendamento è necessario per motivi imprescindibili legati alla logica interna del testo.*

**Emendamento 291**  
**Barbara Kappel**

**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 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, ***è conforme all'agenda "Legiferare meglio" della Commissione.***

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento è necessario per motivi imprescindibili legati alla logica interna del testo.*