

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0232/2002

19 giugno 2002

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N₁
(COM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori

Relatore: Robert Goodwill

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	5
MOTIVAZIONE.....	9

PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 24 ottobre 2001 la Commissione ha presentato al Parlamento, a norma dell'articolo 251, paragrafo 2 e dell'articolo 95 del trattato CE, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N₁ (COM(2001) 543 – 2001/0255 (COD)).

Nella seduta del 12 novembre 2001 la Presidente del Parlamento aveva comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (C5-0516/2001).

Nella riunione del 20 novembre 2001 la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori ha nominato relatore Robert Goodwill.

Nelle riunioni del 26 marzo e 17 giugno 2002 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato la proposta di risoluzione con 41 voti favorevoli, 0 contrari e 3 astensioni.

Erano presenti al momento della votazione Caroline F. Jackson (presidente), Alexander de Roo e Anneli Hulthén (vicepresidenti), Robert Goodwill (relatore), Per-Arne Arvidsson, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Françoise Grossetête, Anneli Hulthén, Eija-Riitta Anneli Korhola, Torben Lund, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Eluned Morgan (in sostituzione di Anne Ferreira), Emilia Franziska Müller, Antonio Mussa (in sostituzione di Mauro Nobile), Riitta Myller, William Francis Newton Dunn (in sostituzione di Astrid Thors), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Marit Paulsen, Fernando Pérez Royo (in sostituzione di Bernd Lange), Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Charles Tannock (in sostituzione di María del Pilar Ayuso González), Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt e Phillip Whitehead.

Il 18 dicembre 2001 la commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia ha deciso di non esprimere parere. Il 19 dicembre 2001 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha anch'essa deciso di non esprimere parere.

La relazione è stata depositata il 19 giugno 2002.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N₁ (COM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2001) 543¹),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2 e l'articolo 95 del Trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C5-0516/2001),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori (A5-0232/2000),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
ARTICOLO 3 BIS (NUOVO)

Articolo 3 bis

Se un veicolo prodotto da un carrozziere specializzato ha le stesse caratteristiche di una delle famiglie di veicoli fabbricate dal produttore del veicolo di base, il carrozziere può utilizzare i dati sull'efficienza di carburante e sulle emissioni di CO₂ forniti da tale produttore.

¹ GU C 51 del 26.2.2002, pag. 137.

Motivazione

I piccoli produttori di autoveicoli spesso effettuano soltanto cambiamenti che non modificano fondamentalmente il veicolo rispetto a quello omologato dal produttore.

Emendamento 2
ALLEGATO, PUNTO 1
Allegato I, punto 1, primo trattino (direttiva 80/1268/CEE)

– il motore montato su detto tipo di veicolo N_1 è stato omologato ai sensi della direttiva 88/77/CEE;

– il motore montato su detto tipo di veicolo N_1 è stato omologato ai sensi della direttiva 88/77/CEE, **oppure**

Motivazione

Nel caso di piccoli costruttori che producono un gran numero di versioni, ciascuna in un numero limitato di unità, si può rinunciare ai requisiti stabiliti poiché non vi è alcun rapporto fra costi e ricavi.

Emendamento 3
ALLEGATO, PUNTO 3 BIS (NUOVO)

Allegato I, punto 11 (Direttiva 80/1268/CEE, modificata dalla Direttiva della Commissione 93/116/CE)

Al punto 11, "ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE", sono aggiunti i seguenti punti 11.1bis (nuovo) e 11.1ter (nuovo):

"Per i veicoli N_1 , l'omologazione ai sensi della presente direttiva può essere estesa in uno dei due modi seguenti:

11.1bis Veicoli N_1 funzionanti con motore a combustione interna

11.1bis.1 L'omologazione può essere estesa ai veicoli dello stesso tipo e della stessa famiglia (come definita al seguente paragrafo 11.3)

oppure

11.1bis.2. L'omologazione può essere estesa ai veicoli dello stesso tipo o di un

tipo diverso che differiscono per quanto riguarda le seguenti caratteristiche di cui all'allegato 3 se le emissioni di CO₂ misurate dal servizio tecnico non superano di più dell'86% il valore previsto all'omologazione:

Massa

Massa massima autorizzata

Tipo di carrozzeria: furgone, camionetta, autocabinato, veicoli a doppia cabina

Rapporto globale di moltiplicazione

Equipaggiamento e accessori del motore

11.1ter. I veicoli N_1 possono essere raggruppati in una unica famiglia ai fini della presente direttiva se i seguenti parametri sono identici o rientrano in limiti determinati.

11.1ter.1 Sono parametri identici:

Costruttore

Capacità e tipo di motore

Tipo di sistema di controllo delle emissioni

Sistema di alimentazione del combustibile

11.1ter.2. Sono parametri simili:

Rapporti generali di trasmissione (meno dell'8% del più basso)

Massa di riferimento (meno di 220 kg del più pesante)

Superficie frontale (meno del 15% del più largo)".

Motivazione

Viene proposto che, per i veicoli N_1 dotati soltanto di motore a combustione interna, vengano estese le condizioni di omologazione. Si stabilisce così il principio delle "famiglie" e si riconoscono inoltre le maggiori variazioni tra i veicoli N_1 rispetto ai veicoli M_1 a causa del numero di opzioni disponibili.

MOTIVAZIONE

1) Il concetto di "famiglie" di veicoli

Con questa proposta sarà possibile determinare i dati sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ dei veicoli N₁ (furgoni e veicoli commerciali leggeri) così come avviene per i veicoli M₁ (autovetture e veicoli sportivi). Se venisse semplicemente esteso il sistema utilizzato per le autovetture ai veicoli commerciali ne risulterebbero gravi problemi.

Nella proposta viene gravemente sottovalutato il numero dei vari modelli e derivati disponibili sul mercato UE. E' probabile che, come sostiene la Commissione, esistano 94 modelli di base ma ricordiamo che vengono commercializzati con un gran numero di motorizzazioni, carrozzerie, trazioni, ruote e pneumatici diversi. La Volkswagen LT, ad esempio, è disponibile in 4.650 tipi diversi per soddisfare le specifiche esigenze dei singoli consumatori. Nel settore delle PMI esistono anche numerosi carrozzieri specializzati che producono veicoli come furgoni da gelataio, veicoli con piattaforme idrauliche, veicoli antincendio, furgoni refrigerati, carri funebri, ambulanze e veicoli blindati di sicurezza e a scopi militari. Nella maggior parte dei casi il veicolo di base viene acquistato da un costruttore e convertito per uso locale o specialistico.

E' pertanto necessario introdurre il concetto di famiglie di veicoli per ridurre il numero di varianti da omologare. Sono già state approvate variazioni nell'ambito di un modello specifico di veicolo (veicoli M₁) nella direttiva 80/1268/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva 99/100/CEE, introducendo una variazione del 4% delle emissioni di CO₂ a causa delle variazioni di alcuni parametri come la massa e la carrozzeria. Nel caso dei veicoli N₁ tale cifra dovrebbe essere aumentata fino all'8% per tenere conto delle differenti carrozzerie e delle combinazioni di pneumatici/assi montate su questi veicoli. Occorre anche prevedere una variazione di 220 kg di peso per il veicolo più pesante di una famiglia per tener conto delle opzioni o delle attrezzature specializzate montate sul veicolo. In numerosi casi questo permetterà ai carrozzieri e ai convertitori specializzati di utilizzare i dati sull'efficienza energetica determinati dal produttore del veicolo di base.

Probabilmente, la variante di maggiore importanza tra veicoli dello stesso modello di base è rappresentata dalla zona frontale. La resistenza addizionale al vento che si verifica nel caso di un aumento dell'altezza della cabina ha un marcato effetto sull'efficienza in materia di consumo di carburante di un veicolo. E' pertanto importante stabilire un limite rigoroso per la zona frontale dei veicoli che possono rientrare nella stessa famiglia. Se la zona frontale di due veicoli che sono simili in altri modi differisce di più del 15%, in tal caso devono essere situati in famiglie diverse.

Quando un veicolo fabbricato da un carrozziere specializzato rientra nell'ambito dei criteri di una delle famiglie di veicoli del costruttore del veicolo di base, il carrozziere può utilizzare i dati sull'efficienza di carburante e sulle emissioni di CO₂ forniti da tale costruttore.

2) Esenzioni

Nella proposta sono già esonerati i costruttori la cui produzione a livello mondiale è inferiore alle 2.000 unità all'anno qualora il motore rispetti i requisiti della direttiva 88/77/CEE. Questa esenzione dovrebbe essere estesa ai costruttori la cui produzione su scala mondiale superi le 2.000 unità ma le cui vendite annue nella UE non superino le 500 unità. Così facendo verrebbe rimosso un ostacolo ai nuovi produttori e ai nuovi modelli che entrano nel mercato europeo aumentando così la scelta dei consumatori e la concorrenza.

Dovrebbe essere anche prevista un'esenzione per i veicoli specializzati come i camper, i veicoli blindati, le ambulanze e i carri funebri che possono essere costruiti da grossi produttori ma in numeri relativamente esigui.

3) Carico utile del veicolo

Il carico del veicolo ha un impatto sull'efficienza di carburante. Non è tuttavia pratico testare i veicoli con livelli diversi di carico. I test addizionali richiesti sarebbero sproporzionati rispetto al valore dei dati ottenuti. In ogni caso esiste una relazione abbastanza stretta tra l'efficienza di carburante dei veicoli carichi e di quelli vuoti, come sostiene la Commissione.

4) Utilizzazione dei dati

I dati ottenuti con l'estensione delle direttive ai veicoli N_1 potrebbero avere tre usi principali:

a) Agevolare l'ecoetichettatura

Sarebbe utile poter esibire e pubblicizzare l'efficienza di carburante dei veicoli N_1 . Ciò avviene già con i veicoli M_1 (direttiva 1999/94/CE). Vi sono buoni motivi per cui questo aspetto per i veicoli N_1 non è così importante come per i veicoli M_1 . In primo luogo gli utenti sperimentano già i modelli dei veicoli prima di acquistarne in grosse quantità. Questa sperimentazione riflette accuratamente le diverse condizioni riscontrate, ad esempio, dagli operatori a lunga distanza e da quelli autostradali oppure dalle imprese locali di trasporto. Questi dati sono molto più utili per gli acquirenti di qualsiasi altra informazione ottenuta mediante test standardizzati. Anche altri dati sui test dell'efficienza di carburante effettuati in condizioni reali sono liberamente disponibili nei giornali specializzati

b) Misure fiscali

L'imposizione fiscale non rientra nelle competenze dell'Unione europea ma gli Stati membri potrebbero usare i dati per fissare le tasse sugli autoveicoli. Il carburante è gravato tuttavia da un'imposizione fiscale estremamente elevata e ciò dà agli operatori un grosso incentivo per acquistare veicoli efficienti in materia di carburante. I furgoni di trasporto locale possono in parte sostituire le autovetture private e non dovrebbero essere pertanto penalizzati mediante misure fiscali. Alcuni potrebbero anche essere tentati di sovraccaricare i veicoli piccoli per farli rientrare nell'aliquota fiscale inferiore, con implicazioni in materia di sicurezza. Sebbene i veicoli grandi utilizzino più carburante, le emissioni di CO₂ per tonnellata trasportata sono sostanzialmente inferiori.

c) Monitorare e fissare obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂

E' stato raggiunto un accordo volontario per ridurre le emissioni di CO₂ dalle autovetture private a 140 g/km entro il 2008. Si potrebbero fissare obiettivi analoghi per i veicoli N₁. E' improbabile tuttavia che ciò possa dare un significativo contributo ai progressi attualmente in corso per i seguenti motivi:

- i) numerosi di questi veicoli, in particolare quelli della classe 1 (furgoni derivati da autovetture) hanno lo stesso motore e le stesse caratteristiche tecniche dei veicoli inclusi nell'accordo e pertanto forniranno automaticamente migliori prestazioni in materia di consumo di carburante;
- ii) già più del 90% dei veicoli di questa classe utilizza il carburante diesel e quindi le possibilità di miglioramento sono limitate;
- iii) gli operatori sono consapevoli del costo del carburante e hanno già dato la priorità a questo aspetto. Il mercato favorisce i veicoli N₁ più efficienti senza alcun intervento della UE. Questa situazione è molto diversa rispetto a quella dei veicoli M₁ in cui l'economia di carburante è spesso un aspetto secondario rispetto alle prestazioni o all'interesse per la marca dei veicoli;
- iv) i criteri più rigorosi per le emissioni degli autoveicoli avranno quale conseguenza una perdita fino al 5% dell'efficienza di carburante;
- v) i potenziali miglioramenti di progettazione in materia di aerodinamica e di peso sono estremamente limitati a causa della necessità di trasportare carichi pesanti o voluminosi nei veicoli.

Si potrebbe pertanto concludere che c'è estremamente poco da guadagnare da un accordo volontario e dalla legislazione per ridurre le emissioni di CO₂ di questi veicoli, al di là dei miglioramenti che le industrie sono indotte a fare nell'ambito di questo mercato intensamente competitivo e consapevole dei costi di produzione.