

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
**A6-0294/2005**

12.10.2005

**\*\*\*II**

## **RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA**

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio  
(16182/4/2004 – C6-0222/2005 – 2003/0189(COD))

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

Relatrice: Avril Doyle

### ***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

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	8
PROCEDURA .....	10



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (16182/4/2004 – C6-0222/2005 – 2003/0189(COD))**

**(Procedura di codecisione: seconda lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la posizione comune del Consiglio (16182/4/2004 – C6-0222/2005),
  - vista la sua posizione in prima lettura<sup>1</sup> sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2003)0492)<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE
  - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
  - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A6-0294/2005),
1. approva la posizione comune quale emendata;
  2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

---

<sup>1</sup> GU C 103E del 29.4.2004, pag. 600.

<sup>2</sup> Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1  
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5 BIS (nuovo)

***5 bis. Gli Stati membri possono promuovere con effetto immediato l'installazione di impianti di condizionamento d'aria contenenti un gas efficace e con un basso potenziale di riscaldamento globale, come ad esempio il CO<sub>2</sub>. Gli Stati membri che prendono misure fiscali o di altro tipo per promuovere l'installazione di impianti con un potenziale di riscaldamento globale minore notificano tali misure alla Commissione.***

*Motivazione*

*Si riprende, con alcune modifiche, un emendamento della prima lettura.*

Emendamento 2  
ARTICOLO 6 BIS (nuovo)

***Articolo 6 bis***

***Etichettatura***

***Fatte salve le disposizioni della direttiva del Consiglio 67/548/CEE e della direttiva 1999/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di etichettatura di sostanze e preparati pericolosi, i veicoli a motore coperti dall'articolo 2 della presente direttiva, se dotati di un impianto di condizionamento d'aria destinato a contenere gas fluorurati ad effetto serra, non vengono immessi sul mercato se il***

***nome chimico dei gas fluorurati ad effetto serra non è indicato mediante un'etichetta che impiega la nomenclatura industriale accettata. Tale etichetta indica chiaramente che l'impianto di condizionamento d'aria contiene gas fluorurati ad effetto serra, e ne dichiara il potenziale di riscaldamento globale. Tali indicazioni vengono riportate in modo chiaro ed indelebile sul veicolo, come pure su qualsiasi pubblicità e informazione di vendita. L'etichetta viene apposta all'esterno del veicolo in modo da essere chiaramente visibile e non viene occultata.***

#### *Motivazione*

*I consumatori devono ricevere adeguate informazioni, in modo da poter effettuare una scelta consapevole qualora decidano di acquistare un impianto di condizionamento d'aria. Poiché gli impianti mobili di condizionamento d'aria non possono essere sigillati ermeticamente e le emissioni sono soggette alle tensioni della guida e al maggior peso del veicolo, tale scelta può essere rilevante per la protezione del nostro clima.*

## MOTIVAZIONE

### 1. Risposta al cambiamento climatico

L'obiettivo globale della proposta della Commissione è di fornire un contributo significativo al raggiungimento fissato per la CE dell'obiettivo dal Protocollo di Kyoto mediante l'introduzione di misure di riduzione efficaci sotto il profilo dei costi. Gli interventi volti a ridurre le emissioni di gas fluorurati devono essere esaminati nel contesto più ampio della lotta ai cambiamenti climatici, riconosciuti come una delle maggiori sfide ambientali ed economiche che l'umanità si trovi ad affrontare. La presente direttiva, unitamente al regolamento su taluni gas fluorurati ad effetto serra, fornisce un quadro normativo a livello comunitario per migliorare la riduzione e il controllo dei gas fluorurati come pure per introdurre restrizioni di uso e commercializzazione per talune applicazioni.

### 2. La/e posizione/i comune/i

Mentre la proposta originaria della Commissione era sotto forma di un regolamento con una base giuridica di mercato unico (articolo 95), il Consiglio ha raggiunto una posizione comune che ha assunto la forma di due testi distinti, una direttiva basata sull'articolo 95 e un regolamento fondato su una duplice base giuridica composta dagli articoli 175 e 95. Il motivo per la divisione della proposta della Commissione in due testi distinti era di trasferire tutti i requisiti relativi alle emissioni dagli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore dal regolamento proposto alla nuova direttiva nell'ambito della direttiva quadro 70/156/CEE relativa all'omologazione dei veicoli a motore.

Nella sua prima lettura il Parlamento europeo ha effettivamente chiesto che i requisiti riguardanti gli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore siano connessi con l'omologazione. Con la presentazione della presente direttiva, il Consiglio ha pertanto concesso al Parlamento quanto da esso richiesto. Un gran numero degli altri emendamenti del Parlamento europeo adottati in prima lettura sono stati anch'essi inseriti nella posizione comune. Inoltre il relatore riconosce che l'industria automobilistica è un'industria mondiale e che i veicoli esportati al di fuori dell'Europa dovranno essere accompagnati da una rete di meccanici formati nella manutenzione dei sistemi MAC che sono prodotti nell'UE.

### 3. La posizione del relatore

Il relatore accoglie con favore la direttiva proposta dal Consiglio la quale costituisce un passo importante nella lotta contro i cambiamenti climatici. È fondamentale che l'Unione europea dimostri che in Europa vengono adottate misure concrete per ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra. È chiaro tuttavia che si deve trovare un equilibrio tra essere sufficientemente ambiziosi in termini ambientali e consentire al mercato interno di operare senza troppe restrizioni o oneri amministrativi. Inoltre il relatore riconosce che l'industria automobilistica è un'industria mondiale e che i veicoli esportati al di fuori dell'Europa dovranno essere accompagnati da una rete di meccanici formati nella manutenzione dei sistemi MAC che sono prodotti nell'UE.



#### a) Base giuridica

In ordine alla presente direttiva il relatore è dell'avviso che proprio per considerazioni attinenti al mercato interno, l'articolo 95 è la corretta base giuridica per questa direttiva. Ciò è dovuto al fatto che il sistema di omologazione si basa su un quadro normativo comune giustificato dalla creazione di un mercato interno ben funzionante. Questa sarà in realtà la cinquantottesima "direttiva figlia" della direttiva 70/156/CEE. È difficile credere che qualcuno voglia creare diverse procedure di omologazione per ciascuno Stato membro.

#### b) Contenuto della direttiva

Il relatore è altresì soddisfatto del contenuto globale della direttiva. La sua versione attuale prevede una graduale riduzione degli HFC-134a (che hanno un potenziale di riscaldamento globale GWP, pari a 1300). Un divieto si applicherà a tutti i nuovi modelli di veicoli prodotti a partire dal 2011 e entro il 2017 ogni nuovo veicolo prodotto dovrà usare alternative. Anche se le date sono leggermente meno ambiziose di quelle auspiccate dal Parlamento nella sua prima lettura, il relatore è dell'avviso che l'industria, soprattutto le piccole e medie imprese, avranno difficoltà a rispettare le date proposte.

Il relatore è altresì dell'avviso che occorre trovare un equilibrio tra, da un lato, i requisiti tecnologici in relazione al potenziale di riscaldamento globale dei gas consentiti ai sensi della direttiva e, dall'altro, la promozione dello sviluppo di tecnologie alternative rispettose dell'ambiente. Allo stato attuale il divieto previsto nella direttiva si applica ai gas con un potenziale di riscaldamento globale superiore a 150, il che significa che gli HFC-152a (che hanno un potenziale di riscaldamento globale di circa 140) possono ancora essere utilizzati. Ciò consentirà ulteriori innovazioni e lo sviluppo di tecnologie alternative in relazione ai sistemi di condizionamento di aria. Il quadro normativo europeo proposto è molto più ambizioso rispetto al resto del mondo dove, invece di sostituire gli HFC-134a con un gas a potenziale di riscaldamento globale più basso, l'industria automobilistica sta adottando l'approccio di ridurre le perdite di 134a mediante lo sviluppo di sistemi MAC "rafforzati" con un migliore contenimento basati su 134a.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio
<b>Riferimenti</b>	16182/4/2004 – C6-0222/2005 – 2003/0189B(COD)
<b>Base giuridica</b>	art. 251, par. 2, e art. 95 CE
<b>Base regolamentare</b>	art. 162
<b>Prima lettura del PE – P[5]</b>	31.3.2004                      T5-0237/2004
<b>Proposta della Commissione</b>	COM(2003)0492 - C6-0222/2005
<b>Proposta modificata della Commissione</b>	COM(2005)0296
<b>Annuncio in Aula del ricevimento della posizione comune</b>	4.7.2005
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 7.7.2005
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Avril Doyle 12.7.2005
<b>Relatore(i) sostituito(i)</b>	
<b>Esame in commissione</b>	14.9.2005
<b>Approvazione</b>	11.10.2005
<b>Esito della votazione finale</b>	favorevoli:                      43 contrari:                              0 astensioni:                            6
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Georgs Andrejevs, Johannes Blokland, John Bowis, Frederika Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Alessandro Foglietta, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Mary Honeyball, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Peter Liese, Jules Maaten, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Vittorio Prodi, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Margrete Auken, María del Pilar Ayuso González, Milan Gaľa, Hélène Goudin, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Pál Schmitt, Renate Sommer, Andres Tarand, Phillip Whitehead
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	
<b>Deposito – A[5]</b>	12.10.2005                      A6-0294/2005
<b>Osservazioni</b>	