

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0343/2007

24.9.2007

RELAZIONE

sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri
(2007/2119(INI))

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

Relatore: Chris Davies

Relatrice per parere (*)

Rebecca Harms, commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

(*) Procedura con le commissioni associate - articolo 47 del regolamento

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	14
PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI.....	18
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA (*)	22
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	26

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (2007/2119(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007)0019),
- vista la valutazione d'impatto relativa alla summenzionata comunicazione della Commissione (SEC(2007)0060),
- visto il Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (6° PCA)¹,
- visti il Sesto² e il Settimo³ programma quadro in materia di ricerca, sviluppo tecnologico e attività di dimostrazione,
- vista la sua risoluzione del 16 novembre 2005 dal titolo "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici"⁴,
- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni dal titolo "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius: la via da percorrere fino al 2020 e oltre" (COM(2007)0002),
- vista la sua risoluzione del 14 febbraio 2007 sui cambiamenti climatici⁵,
- viste le conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo dell'8 e 9 marzo 2007 sulla strategia rinnovata dell'UE in materia di sviluppo sostenibile (giugno 2006) e sul ruolo delle tecnologie ambientali e della eco-innovazione nel conseguimento degli obiettivi della strategia di Lisbona in materia di crescita e occupazione,
- vista la relazione del Programma europeo per il cambiamento climatico del 31 ottobre 2006 intitolata "Revisione e analisi del potenziale di riduzione e dei costi delle misure tecnologiche e di altro genere intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture"⁶,
- vista la 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

¹ GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

² GU L 232 del 29.8.2002, pag. 1.

³ GU L 412 del 30.12.2006, pag. 1.

⁴ GU C 280 E del 18.11.2006, pag. 120.

⁵ *Testi approvati*, P6_TA(2007)0038.

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf

emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove¹,

- viste la direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel² e la proposta della Commissione di direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio che modifica la direttiva 98/70/CE e introduce un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute all'uso di combustibili per i trasporti su strada (COM(2007)0018),
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A6-0343/2007),
- A. considerando che circa il 19% delle emissioni di CO₂ dell'Unione europea è prodotto da autovetture e veicoli utilitari leggeri, con volumi assoluti in continua crescita dovuti soprattutto all'aumento del parco auto e alla crescente potenza delle nuove auto,
- B. considerando che l'opzione strategica più efficace ed efficiente sotto il profilo dei costi per ridurre le emissioni globali di CO₂ del trasporto passeggeri è quella di aumentare la quota del trasporto pubblico; che è quindi importante adottare misure volte a promuovere e migliorare la qualità e l'offerta di trasporti pubblici, in modo da rendere più attraente il passaggio dalle autovetture private ai trasporti pubblici e ridurre così le emissioni totali di CO₂ prodotte dai pendolari,
- C. considerando che finora, nel quadro della strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture, non sono state prese in considerazione misure in materia di comportamento dei conducenti e di infrastrutture, che pure hanno un elevato potenziale in termini di prevenzione delle emissioni di CO₂,
- D. considerando che il trasporto su strada copre il 60% del consumo complessivo di petrolio nell'UE, che l'uso inefficiente del combustibile inasprisce la minaccia alla sicurezza energetica e contribuisce ad elevati costi di esercizio e all'esaurimento delle riserve petrolifere mondiali,
- E. considerando che sono ormai necessarie misure legislative per promuovere la progettazione e le modifiche tecnologiche necessarie perché il settore aiuti l'UE a conseguire il proprio obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ di almeno il 20% entro il 2020 rispetto ai valori del 1990,
- F. considerando che l'approccio volontario si è rivelato un fallimento essendo chiaro che l'industria automobilistica non riuscirà a far fronte al suo impegno volontario pari a 140 g/km nel 2008; che l'obiettivo di 120 g di CO₂/km fu proposto per la prima volta nel 1995

¹ GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

² GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003.

e approvato dal Consiglio e dal Parlamento nel 1996, con un termine ultimo per la realizzazione nel 2005 ed entro il 2010,

- G. considerando che, nella sua comunicazione intitolata "Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo" (COM (2007)0022), la Commissione delinea gli elementi chiave della futura strategia per la riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli imperniata su un approccio integrato finalizzato a raggiungere l'obiettivo UE di 120 g/km di CO₂ entro il 2012 mediante una combinazione di interventi da parte dell'Unione europea e degli Stati membri,
- H. considerando che è necessario intervenire per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture attraverso un approccio integrato che combini misure concernenti i motori, misure complementari, biocarburanti, guida ecologica e misure infrastrutturali,
- I. considerando che le emissioni assolute di CO₂ delle autovetture dipendono dalla complessa interazione tra efficienza dei motori, tenore di carbonio dei carburanti, comportamento dei conducenti, chilometraggio percorso, qualità/congestione delle infrastrutture ed efficienza dei componenti rispetto alla CO₂,
- J. considerando che una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ verrebbe conseguita mediante il costante rispetto dei limiti di velocità in tutti gli Stati membri,
- K. considerando che l'economicità e il rinnovo del parco auto sono indispensabili per migliorare la qualità dell'aria rispetto alla CO₂ e le prestazioni di sicurezza delle auto su strada,
- L. considerando che la fiscalità e l'etichettatura non hanno finora contribuito alla strategia tripartita UE per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture,
- M. considerando l'importanza fondamentale di adottare obiettivi vincolanti e chiaramente definiti in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture, sia per il buon funzionamento del mercato interno nel settore dell'industria automobilistica che per un'informazione completa dei consumatori, i quali possono contribuire notevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ compiendo scelte informate al momento dell'acquisto di un veicolo,
- N. considerando la scarsa efficacia e il recepimento non uniforme da parte degli Stati membri della direttiva 1999/94/CE,
- O. considerando che si può prendere atto della positiva introduzione di classi di efficienza energetica per una serie di prodotti (ad esempio, apparecchi elettrici ed elettrodomestici) le quali, con l'aiuto di codici di lettere o colori facilmente comprensibili, aiutano concretamente i consumatori europei nelle loro decisioni relative agli acquisti, consentendo loro in tal modo di risparmiare energia e di ridurre le emissioni di CO₂,
- P. considerando che tutte le classi di veicoli devono fornire un contributo alla riduzione della CO₂ dal momento che, ai fini della riduzione della CO₂, riveste soprattutto importanza anche il numero di autoveicoli sul mercato,

Calendario e obiettivi

1. riconosce che i costruttori hanno bisogno di un periodo tra i 5 e i 7 anni per modificare la progettazione dei veicoli nel modo più economico; riconosce inoltre che la media delle emissioni delle autovetture immesse sul mercato UE nel 2008 supererà probabilmente i 150 g di CO₂/km, per cui accoglie con favore il progetto della Commissione di presentare un quadro giuridico UE per la riduzione delle emissioni di CO₂, comprese misure vincolanti intese a migliorare il risparmio di carburante nei veicoli leggeri mediante progressi a livello della tecnologia dei motori, altri miglioramenti tecnologici e l'uso di biocarburanti; ricorda che l'obiettivo medio relativo al parco auto dell'Unione europea di 120 g/km di CO₂ per le autovetture è stato approvato dal Consiglio nel 1996 e dal Parlamento nel 1997, e che il 2005 è stato preso come data obiettivo iniziale e il 2010 come scadenza finale;
2. chiede che l'uso proposto di "misure supplementari" per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni precedentemente approvato pari a 120 g di CO₂/km entro il 2012 sia reso possibile attraverso standard quantificabili e ritiene che la legislazione dovrebbe stabilire obiettivi chiari e misurabili per la riduzione delle emissioni da conseguire attraverso strumenti tecnici;
3. propone che siano stabiliti obiettivi annuali vincolanti in materia di emissioni a partire dal 1° gennaio 2009, allo scopo di promuovere miglioramenti tecnici ai veicoli al fine di garantire che, solo con questi strumenti, le emissioni medie di tutte le autovetture immesse sul mercato UE a partire dal 1° gennaio 2012 non superino i 120 g di CO₂/km;
4. invita la Commissione a presentare azioni concrete e proposte legislative al fine di garantire che siano attuate "misure supplementari" e di ridurre le emissioni degli autoveicoli di altri 10 g di CO₂/km;
5. insiste sulla necessità che, a partire dal 1° gennaio 2020, le emissioni medie non superino i 95 g di CO₂/km e ritiene che l'UE dovrebbe fornire sostegno alla necessaria promozione dell'innovazione attraverso il Settimo programma quadro di ricerca; sottolinea la necessità di una promozione più intensa della ricerca e dello sviluppo di veicoli ad emissioni zero, come i veicoli elettrici;
6. ricorda la propria succitata risoluzione del 16 novembre 2005 dal titolo "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici", in cui si chiedono "limiti vincolanti per le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi, dell'ordine di 80-100 g/km a medio termine"; appoggia l'intenzione della Commissione di promuovere la ricerca, lo sviluppo e la dimostrazione di tecnologie avanzate, in particolare per il conseguimento di obiettivi più ambiziosi nel 2020; invita la Commissione a valutare la possibilità di riduzioni graduali al di là del 2012, mediante l'utilizzo di materiali più leggeri nella fabbricazione dei veicoli, purché si rispetti la legislazione vigente e non si comprometta la sicurezza stradale dei passeggeri e degli utenti vulnerabili;
7. fa presente che già oggi vengono prodotte in grandi numeri autovetture per il traffico locale a basse emissioni e a ingombro ridotto (le cosiddette "gentlecars") con valori inferiori a 90 g di CO₂/km e chiede quindi alla Commissione, parallelamente a tutte le altre misure, di sostenere l'utilizzo quanto più frequente delle gentlecars al posto dei veicoli con elevate emissioni di CO₂;

8. ritiene che, al più tardi entro il 2016, dovrebbero essere confermati o rivisti obiettivi a più lungo termine da parte della Commissione, dopo una dettagliata valutazione dell'impatto costi/benefici e sulla scia dell'accordo post Kyoto, e prevede che questi obiettivi richiederanno forse ulteriori riduzioni delle emissioni a 70 g di CO₂/km o ancor meno entro il 2025;
9. invita la Commissione a tenere conto della fattibilità tecnica, dell'efficacia sotto il profilo dei costi, dell'impatto ambientale e dell'economicità delle nuove automobili nell'arco del ciclo di vita del veicolo all'atto dell'adozione di misure legislative vincolanti che potrebbero influenzare il ritmo del rinnovo del parco auto;
10. rileva che le norme comunitarie disciplinano un mercato di 17-18 milioni di veicoli l'anno, equivalente al mercato automobilistico statunitense; si attende che un'ambiziosa politica comunitaria di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stimoli una crescita economica basata sulla conoscenza e la creazione di posti di lavoro nell'industria dell'indotto automobilistico, esercitando un'influenza positiva a livello mondiale in termini di riduzione delle emissioni dovute ai trasporti;
11. raccomanda, considerata la difficoltà che alcuni costruttori specialistici potrebbero incontrare nella riduzione delle emissioni medie nella limitata gamma di auto da essi prodotte entro il calendario previsto, che ogni costruttore o importatore abbia il diritto di escludere ogni anno 500 veicoli identificati dall'inclusione nei dati utilizzati per determinare le emissioni medie, purché le emissioni e i risparmi di carburante di tali veicoli siano etichettati e pubblicizzati ai consumatori in conformità con i consueti requisiti giuridici;
12. raccomanda, inoltre, in vista della difficoltà che alcuni piccoli costruttori e nuove imprese con una quota di mercato inferiore allo 0,5% possono incontrare nel ridurre le emissioni medie nella limitata gamma di auto da essi prodotta entro il calendario previsto, che la Commissione prenda in considerazione la possibilità di inserire proposte nella legislazione allo scopo di prevedere per questi costruttori specializzati obiettivi ambiziosi di riduzione;
13. prende atto dell'importante ruolo svolto dai costruttori specializzati di automobili di alto livello e con prestazioni elevate per quanto concerne l'introduzione di tecnologie avanzate, il mantenimento di un'occupazione di alta qualità, la commercializzazione a livello mondiale e i benefici per l'economia europea; rileva inoltre che il know-how di tali costruttori dovrebbe contribuire considerevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili;
14. insiste sul fatto che tutte le norme devono salvaguardare il mercato interno e che gli Stati membri dovrebbero applicare la regolamentazione UE a una data comune e con metodi comuni al fine di evitare perturbazioni e frammentazioni del mercato;

Ripartizione del compito tra costruttori

15. riconosce la grande disparità delle preferenze dei consumatori per quanto riguarda le autovetture e la diversa composizione dell'offerta automobilistica dei costruttori; insiste sulla necessità che le riduzioni di CO₂ siano ottenute per tutti gli autoveicoli immessi sul mercato e pertanto di consentire una certa differenziazione basata su un parametro di

utilità, ma osserva che ciò non dovrebbe neutralizzare l'incentivo a produrre veicoli con emissioni inferiori o svantaggiare coloro i quali giungono per primi al risultato;

16. sottolinea l'importanza di permettere a veicoli particolari di superare i limiti di emissione per evitare distorsioni eccessive del mercato automobilistico, ma è favorevole a fornire forti incentivi per conseguire riduzioni delle emissioni e propone pertanto che la definizione di obiettivi nel 2012 e nel 2020 per la riduzione delle emissioni medie e di obiettivi annuali provvisori sia fatta con riferimento ad una curva di valore limite per tutti i veicoli venduti dai costruttori e dagli importatori che dovrebbe assumere, come punto di partenza, il profilo del nuovo parco auto a partire dal 1° gennaio 2009;
17. raccomanda che la curva del valore limite sia definita con una formula matematica espressa come funzione che colleghi le emissioni di CO₂ di ogni veicolo con la sua impronta (carreggiata per interasse);
18. invita la Commissione a garantire sforzi adeguati per tutti i fabbricanti e incentivi per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra nell'intero parco auto; ritiene tuttavia che il futuro regime non dovrebbe ricompensare, direttamente o indirettamente, i fabbricanti di veicoli storicamente più inquinanti, che gli autoveicoli con emissioni di CO₂ più elevate dovrebbero anche contribuire in misura maggiore alla riduzione di CO₂ e che il regime dovrebbe ricompensare le tecnologie più avanzate e i combustibili alternativi sulla base delle loro prestazioni in termini di gas ad effetto serra (ibridi, idrogeno, veicoli elettrici o altri combustibili alternativi);
19. invita la Commissione, tenuto conto delle opinioni dei soggetti interessati, a presentare proposte all'esame del Parlamento e del Consiglio per garantire che la concezione della curva tenga conto delle differenze tra dimensioni delle auto e costi tecnologici connessi al conseguimento della riduzione delle emissioni e della possibilità economica che diversi tipi di clienti acquistino nuove autovetture, assicurando sia la diversità che l'equità sociale;
20. prende atto delle diverse opzioni legislative volte a realizzare detto obiettivo; ritiene fondamentale, come afferma la Commissione nella sua comunicazione, fissare "obiettivi di riduzione (...) che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili", ma anche ricompensare in modo efficace le migliori prestazioni in termini di efficienza dei veicoli;
21. propone l'introduzione al 1° gennaio 2011 di un nuovo meccanismo di mercato chiuso, il sistema di riduzione delle quote di carbonio (CARS), in base al quale i costruttori e gli importatori saranno soggetti a penali in proporzione a eventuali superamenti dei limiti di emissione per autovettura venduta e che tali penali possano essere compensate mediante crediti riscattabili concessi alle autovetture nuove dello stesso produttore con emissioni inferiori alla curva dei valori limite; ritiene che le penali per eccesso di g/km dovrebbero essere superiori agli eventuali vantaggi;
22. insiste sul fatto che ogni sistema di scambio di quote tra costruttori di veicoli dovrebbe essere tenuto separato dal regime UE di scambio delle emissioni o da ogni altro regime esterno di crediti o di compensazioni in materia di emissioni di carbonio;

23. ritiene che le penali dovrebbero essere fissate in modo prevedibile e rigoroso per l'industria e propone che la Commissione avanzi le necessarie proposte per fissare il livello delle penali/crediti, espresso in euro/g CO₂;
24. riconosce che può essere necessario adeguare periodicamente il valore limite della curva e il livello delle penali, per tener conto dell'evoluzione della tecnologia dei veicoli e per limitare eventuali allentamenti del tasso di riduzione delle emissioni;
25. raccomanda che il gettito delle penali venga utilizzato a scopi di ricerca e di sviluppo per ridurre le emissioni di CO₂ e fornire aiuti al trasporto pubblico locale;
26. ritiene che il prezzo dei crediti, dopo essere stato inizialmente stabilito dalla Commissione, sarà determinato dal mercato e che, allo scopo di concedere una maggiore flessibilità e una maggiore gamma di opzioni ai costruttori e agli importatori, i crediti possano essere riportati agli anni successivi o venduti o trasferiti ad altre società o imprese che operano nell'ambito del regime;
27. chiede che le informazioni sulle prestazioni in materia di emissioni per veicolo e per costruttore siano messe a disposizione del pubblico in un formato facilmente accessibile, così da garantire la trasparenza e agevolare il confronto tra veicoli e costruttori;
28. raccomanda che i costruttori e gli importatori possano avvalersi di meccanismi flessibili quali medie di gruppo, crediti per i veicoli a combustibile rinnovabile e loro contabilizzazione a fini di utilizzo futuro ("banking") e determinare se desiderano che l'entità commerciale riconosciuta sia la persona giuridica o le varie società controllate o le unità commerciali direttamente responsabili della produzione dei veicoli in questione;
29. suggerisce che, nel suo primo anno, il sistema CARS sia un'operazione fittizia che preveda solo la raccolta di dati, il trasferimento di certificati e la pubblicazione dei saldi e che il regime finanziario abbia inizio solo a partire dal 1° gennaio 2012;

Prove, monitoraggio dei dati e specifiche dei veicoli

30. insiste sulla necessità di prendere in considerazione le emissioni totali di gas a effetto serra per veicolo, incluse quelle attribuibili ai sistemi di condizionamento dell'aria; esorta inoltre la Commissione a presentare proposte per l'aggiornamento dei cicli di prova, in modo da avere un migliore quadro delle reali condizioni di guida;
31. raccomanda la revisione delle procedure di prova per riprodurre meglio le effettive condizioni di guida e chiede modifiche del ciclo di guida europeo che tengano conto di sviluppi tecnologici come l'installazione della sesta marcia;
32. incoraggia la Commissione a introdurre nuove misurazioni e standard che possano consentire la definizione di un valore fisso che associ la riduzione della CO₂ a utili miglioramenti come gli indicatori del cambio di velocità, l'uso di econometri, una climatizzazione altamente efficiente, migliori lubrificanti, i sistemi di avviamento/spegnimento a regime minimo, i pneumatici a bassa resistenza all'avanzamento e sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, il cui uso dipenderà dal comportamento del singolo conducente;

33. invita il Consiglio a rivedere le procedure di prova per determinare se sia rispettata la conformità delle norme di produzione e garantire che non vi sia disparità di approccio tra gli organismi certificati nei vari Stati membri;
34. sottolinea la priorità di affrontare le urgenti questioni della sicurezza energetica e l'esigenza di ridurre la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di carburante, di ridurre le emissioni di CO₂ grazie alla maggiore efficienza dei veicoli e di migliorare la sicurezza stradale;
35. ritiene che qualsiasi misura di efficienza energetica che comporti un minor consumo di combustibile avrà effetti molto positivi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, in quanto ridurrà la dipendenza comunitaria dall'importazione di fonti di energia primaria e porterà ad un calo dei prezzi internazionali degli idrocarburi;

Pubblicità ed etichettatura

36. invita la Commissione, non avendo alcuna fiducia nella possibile efficacia della proposta di accordo volontario sulla pubblicità delle autovetture nuove, a presentare una proposta di modifica della direttiva 1999/94/CE e a introdurre obblighi giuridici in materia di etichettatura, pubblicità e commercializzazione delle autovetture nuove nel mercato interno, in particolare al fine di assicurarne un corretto recepimento in modo da fornire informazioni esaurienti e comprensibili ai consumatori;
37. raccomanda che siano stabiliti requisiti minimi obbligatori e uniformi per la visualizzazione di informazioni relative ai risparmi di carburante (l/100 km) e alle emissioni di CO₂ (g/km) delle nuove auto nella pubblicità, in tutta la letteratura commerciale e promozionale e negli autosaloni, da apporre sulle autovetture in un formato ben visibile, facilmente comprensibile per i consumatori e possibilmente con un codice a colori a fini di raffronto; ritiene che il formato A-G utilizzato per il raffronto dell'efficacia energetica di alcuni prodotti elettrici costituisca un modello per la visualizzazione delle informazioni richieste;
38. chiede alla Commissione di proporre disposizioni aventi finalità analoghe per i settori non disciplinati dall'attuale normativa, quali i contenuti televisivi, radiofonici ed elettronici nonché la pubblicità sulle autovetture quasi nuove;
39. fa presente che la legislazione che prevede avvertenze per la salute sui pacchetti di sigarette fornisce un utile esempio e propone che il 20% almeno dello spazio dedicato alla promozione di nuove auto attraverso la pubblicità, la letteratura commerciale o i punti vendita negli autosaloni, fornisca informazioni sui risparmi di carburante e le emissioni di CO₂ in un formato consentito;
40. raccomanda che i risultati delle prove sugli impianti di climatizzazione siano inseriti nelle informazioni sul consumo di carburante fornite in tutta la letteratura commerciale e promozionale e negli autosaloni;
41. propone l'introduzione di un codice vincolante per la pubblicità che vieti le indicazioni ecologiche false e, al fine di promuovere una forte domanda dei consumatori per veicoli a basse emissioni di CO₂, raccomanda l'introduzione di un sistema di valutazione delle

prestazioni ambientali "stella verde", che tenga conto di tutti gli aspetti della prestazione ambientale, tra cui le emissioni di CO₂ (g/km) e quelle di altre sostanze inquinanti, il consumo di carburante (l/100 km), il peso, l'aerodinamica, l'efficienza spaziale, il rumore nonché gli aiuti alla guida ecologica;

Promozione della domanda del consumatore

42. riconosce il notevole ruolo che gli Stati membri possono svolgere nell'incoraggiare la domanda dei consumatori relativa a veicoli pubblici e autovetture con minori emissioni e chiede la preparazione di piani di azione nazionali che contengano le misure che dovrebbero essere adottate al riguardo;
43. sostiene in particolare il ricorso a misure fiscali ed incoraggia gli Stati membri ad introdurre imposte sull'acquisto e tasse sulla circolazione dei veicoli con emissioni superiori alla media;
44. riconosce che l'età del parco auto e la guida a velocità eccessiva influiscono sulle emissioni; invita la Commissione e gli Stati membri ad introdurre incentivi economici per il ritiro dalla circolazione delle vecchie auto e a garantire che una parte delle tasse sugli autoveicoli sia modulata in base alle emissioni di CO₂ e di altre sostanze inquinanti; sottolinea che, con la graduale introduzione di tecnologie con emissioni di CO₂ nulle, la componente fiscale legata alla CO₂ è destinata a scomparire nel lungo termine;
45. chiede, al fine di evitare la frammentazione del mercato interno, definizioni uniformi a livello europeo dei valori di emissioni di CO₂, su cui gli Stati membri possano basarsi per l'introduzione di incentivi fiscali connessi con le emissioni;
46. appoggia una tassazione delle autovetture e dei carburanti alternativi basata sulle emissioni di CO₂, in modo da stabilire gli incentivi adeguati per i consumatori e per l'industria;

Veicoli commerciali leggeri (NI) e altre classi di veicoli

47. appoggia l'intenzione della Commissione di disciplinare le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri e la esorta a presentare le relative proposte contestualmente alle proposte previste per le autovetture;
48. riconosce che le caratteristiche e il mercato dei veicoli commerciali leggeri sono diversi da quelli delle autovetture; rileva la mancanza di dati sulla media delle emissioni di questo segmento e sui costi di eventuali riduzioni, ma ritiene che, nella misura del possibile, norme e requisiti dovrebbero corrispondere a quelli applicabili alle autovetture;
49. ricorda che il Parlamento europeo ha invitato a più riprese la Commissione a valutare l'opportunità di misure intese a limitare le emissioni di CO₂ di tutte le classi di veicoli stradali e sollecita pertanto la Commissione a presentare entro il 1° gennaio 2009 adeguate proposte per i veicoli commerciali pesanti e i veicoli a due ruote;

Misure supplementari

50. ritiene che le misure le quali possono contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli, ma alle quali non si può attribuire un valore assoluto, dovrebbero essere ritenute meramente supplementari e non dovrebbero essere inserite nella legislazione attualmente proposta;
51. ritiene che, come misure accessorie, la promozione di uno stile di guida attento ai consumi, i biocarburanti, e in particolare il miglioramento dei sistemi di gestione del traffico, potrebbero contribuire a ridurre al minimo le emissioni di CO₂;
52. incoraggia gli Stati membri a ridurre il volume delle merci trasportate dai veicoli pesanti a favore dei trasporti ferroviari e fluviali, il che avrebbe l'effetto di ridurre non solo le emissioni di inquinanti ma anche la domanda di petrolio;
53. teme che il maggior uso di biocarburanti rischi di aumentare il prezzo degli alimenti e dei mangimi, con pesanti ripercussioni per le persone a bassissimo reddito e una più rapida distruzione delle foreste pluviali tropicali e invita la Commissione a proporre rigorose norme di certificazione per i biocarburanti d'importazione, in modo da evitare qualsiasi impatto sociale ed ambientale negativo;
54. ritiene ad ogni modo che, nel quadro della revisione della direttiva 98/70/CE, sia opportuno valutare i vantaggi offerti dai biocarburanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂;
55. chiede la messa a punto di un sistema di certificazione per i biocarburanti prodotti in modo sostenibile; invita la Commissione, nella sua proposta legislativa, a permettere che solo i biocarburanti certificati sostenibili siano conteggiati ai fini del raggiungimento degli obiettivi dei limiti di emissione; sottolinea che è necessario sviluppare e promuovere ulteriormente i biocarburanti di seconda generazione, ottenuti da piante o componenti di piante, che non sono in concorrenza diretta con l'impiego a fini alimentari e che offrono un'efficienza maggiore;
56. raccomanda la fissazione, al di là del 2012, di ulteriori obiettivi di efficienza dei carburanti in modo da continuare a ridurre le emissioni delle autovetture, offrendo nel contempo maggiore certezza a tutti i soggetti interessati;
57. invita la Commissione a valutare il ruolo e le potenzialità dei combustibili gassosi alternativi, come il gas di petrolio liquefatto e il gas naturale, che possono contribuire alla riduzione immediata delle emissioni di CO₂ e alla diversificazione dell'approvvigionamento energetico;
58. chiede alla Commissione e agli Stati membri di tenere presente la necessità di conoscere in modo approfondito le nuove tecnologie per le automobili e, in particolare, di predisporre corsi di formazione per categorie specifiche (ad esempio, officine meccaniche e servizi tecnici);
59. invita la Commissione a cominciare sin d'ora a preparare una campagna europea sulla guida eco-compatibile, quale parte integrante della strategia intesa a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture;

60. invita la Commissione a riferire al Parlamento europeo su come si potrebbero monitorare i benefici di una guida eco-compatibile in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e a spiegare, qualora essa ritenga che ciò non sia possibile, per quale ragione finanzia il progetto ECODRIVEN, che mira a una riduzione quantificata delle emissioni di CO₂ attraverso una guida eco-compatibile;
61. appoggia il principio secondo cui aver completato un corso di guida eco-compatibile dovrebbe divenire obbligatorio per il possesso della patente di guida;
62. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

MOTIVAZIONE

Il 19% circa delle emissioni totali di biossido di carbonio dell'Unione europea è prodotto dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri e nonostante gli abbattimenti realizzati dal 1995 al 2004, pari in media al 12,4% per ogni automobile nuova, i volumi assoluti continuano ad aumentare.

La causa di tale crescita è da ricercarsi principalmente in due fattori: da un lato il progressivo aumento delle auto in circolazione e la situazione di congestione che ne deriva (tra il 1990 e il 2003 le immatricolazioni nell'Europa a 25 sono salite del 36%, ossia da 156 milioni a 212 milioni), dall'altro la potenza delle nuove automobili che in dieci anni (dal 1995 al 2004) è cresciuta in media del 28%, superando di gran lunga l'aumento in termini di peso che si attesta invece al 15%; tutto questo, senza che alcun governo sia intervenuto elevando i limiti di velocità ammessi su strada.

È evidente che la situazione testé delineata non viene in aiuto alla UE nel suo obiettivo di abbattere le emissioni di CO₂ del 20% almeno rispetto ai valori del 1990 entro il 2020, né tanto meno in quello di ridurre le emissioni del 30% in caso di raggiungimento di un accordo internazionale.

I temi delle emissioni di CO₂ e del risparmio del carburante sono inestricabilmente connessi. Il trasporto su strada copre il 60% del consumo di petrolio della UE e l'uso inefficiente del carburante nelle autovetture, oltre a comportare un inutilmente elevato livello di emissioni, inasprisce la minaccia alla sicurezza energetica dell'Europa e contribuisce all'esaurimento delle riserve di petrolio del globo, imponendo oltretutto a chi guida ingenti costi di gestione.

Nel 1998 l'industria automobilistica si è offerta di ridurre le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture prodotte in Europa a un massimo di 140g/km entro il 2008. Sebbene il 25% dei costruttori abbia tutte le carte in regola per conseguire questo obiettivo, la situazione risulta meno avvincente se vista nel suo complesso. Nel 2004, il valore medio delle emissioni di CO₂ di tutte le auto nuove vendute sul mercato dell'Europa a 25 si era attestato su 162g/km ed è improbabile che scenderà sotto la soglia di 150g/km entro la fine del 2008.

Solo nel 2007 la Commissione ha convenuto in linea di principio di introdurre una legislazione vincolante, proponendo di obbligare i costruttori ad adottare i mezzi tecnologici necessari a ridurre le emissioni di CO₂ a 130g/km entro il 2012 e suggerendo di introdurre diverse misure complementari atte a garantire che a quella scadenza le emissioni complessive di CO₂ non superino la soglia di 120g/km.

La scadenza del 2012 è una sorta di chimera. Essa rispecchia diverse decisioni politiche che il Consiglio ha adottato all'unanimità nel giugno dell'anno scorso e che prestano scarsa attenzione alla situazione come essa è realmente. La Commissione ha tentato di colmare la distanza tra desiderio e realtà proponendo di raggiungere l'obiettivo dei 120g/km con una serie di "misure complementari" (come l'utilizzo di biocarburanti) da adottarsi eventualmente in aggiunta ai miglioramenti tecnologici, anche se su tali misure possono influire variabili quali il comportamento del conducente e la disponibilità dei carburanti alternativi.

Il relatore ritiene che le case automobilistiche debbano poter sapere con assoluta certezza quali sono gli standard tecnici cui sono chiamate a conformarsi e sebbene alcuni valori di riduzione del CO₂ ottenibili attraverso l'uso di pneumatici, lubrificanti o sistemi di climatizzazione migliori, possano essere introdotti e incorporati, altre misure che restano al di fuori del controllo diretto dei costruttori dovrebbero essere considerate supplementari e non andrebbero incluse nella legislazione in esame.

Il relatore reputa che il mezzo economicamente più efficace per raggiungere quella stessa meta sia di fissare un obiettivo di riduzione delle emissioni ancora più ambizioso, accordando però al settore automobilistico un periodo di tempo più lungo per conformarsi ai requisiti obbligatori.

Oggi, fortunatamente, grazie a perfezionamenti tecnici e progettuali, è possibile ottenere importanti abbattimenti dei livelli delle emissioni. Sono già più di un milione e mezzo le automobili vendute ogni anno sul territorio comunitario che emettono meno di 120g di CO₂ per chilometro percorso, mentre alcuni dei veicoli ibridi di fascia alta disponibili sul mercato producono il 25% in meno di emissioni (60g CO₂/km) rispetto ai modelli commerciali concorrenti venduti a prezzi comparabili. Secondo il presidente dell'ACEA, l'associazione dei costruttori europei di autoveicoli, sono circa cinquanta le tecnologie per l'abbattimento del CO₂ introdotte negli ultimi dieci anni dal settore, anche se la loro applicazione non è ancora massiccia come si potrebbe desiderare.

L'abbattimento delle emissioni si può conseguire utilizzando carburanti e sistemi di propulsione alternativi ma anche attraverso un più largo uso di motori ibridi, motori a benzina migliorati e motori diesel, ridimensionando i motori con turbocompressore, sviluppando ulteriormente i gruppi propulsore, riducendo il peso dei veicoli attraverso un uso più massiccio dell'alluminio, installando meccanismi di arresto e di avvio, migliorando le trasmissioni e l'aerodinamica, utilizzando cuscinetti a sfere e lubrificanti a basso attrito, montando sui veicoli impianti di climatizzazione più efficienti e utilizzando pneumatici a bassa resistenza al rotolamento.

Si presenta come inderogabile la necessità di applicare disincentivi economici ai produttori o agli importatori di parchi autoveicoli che eccedono abbondantemente i limiti di emissioni imposti. Allo stesso modo, sarebbe vantaggioso se i produttori di auto a basse emissioni, che in molti casi operano con margini di profitto alquanto limitati, godessero di una sorta di ricompensa.

Il relatore propone la creazione di un nuovo meccanismo di mercato, il "Carbon Allowance Reduction System" o "CARS" (sistema di riduzione delle quote di carbonio) che, tenendo conto dei diversi segmenti del mercato automobilistico, imponga sanzioni economiche ai costruttori o agli importatori che superano i limiti fissati come obbligatori e premi economicamente i soggetti con parchi autoveicoli che rimangono al di sotto delle soglie imposte.

Il relatore propone la creazione di un nuovo organismo di regolamentazione deputato all'amministrazione del sistema.

Sebbene il meccanismo di mercato sia concepito in modo tale da avere un costo neutro per il settore nel suo complesso, i passi verso l'abbattimento delle emissioni determineranno inizialmente un innalzamento dei costi dei costruttori. L'innovazione e i miglioramenti hanno

un prezzo, variamente stimato pari a un aumento del costo dei veicoli che va da 100 a 150 euro per grammo di riduzione di CO₂/km. La spesa sarà inferiore se i costruttori avranno a disposizione un periodo di tempo sufficiente per programmare e realizzare le modifiche progettuali e conseguire quei risparmi in termini di efficienza che potranno derivare dalle economie di scala una volta che la nuova tecnologia sarà introdotta nella produzione di serie.

Fortunatamente, dal 1996 ad oggi, le case automobilistiche sono riuscite a ridurre del 9% il prezzo medio dei veicoli nuovi venduti all'interno dell'Unione europea, e questo nonostante siano aumentati i requisiti imposti in materia ambientale e di sicurezza. Considerato il risparmio immediato risultante dalla ulteriore riduzione dei consumi di carburante, è verosimile che la stragrande maggioranza degli acquirenti vedrà rapidamente ammortizzata la maggiore spesa iniziale sostenuta per l'acquisto del veicolo.

I costruttori europei sostengono talvolta che adottare tali misure significherebbe porli in una situazione di svantaggio competitivo. Questa posizione è difficilmente difendibile. Il numero di auto nuove vendute ogni anno nell'Unione europea supera quello di qualsiasi altro blocco commerciale del globo, e il mercato unico europeo impone uguali standard a produttori e importatori. Lungi dal determinare una situazione di debolezza competitiva, la UE assicura non soltanto parità di condizioni ma anche un certo livello di protezione per i produttori interni impegnati a sviluppare auto a basse emissioni che dovrebbero aiutarli a procacciare nuovi affari sui mercati esteri.

Le case automobilistiche asseriscono anche che la produzione di auto sempre più potenti è semplicemente la risposta a una domanda che viene dai consumatori. C'è del vero in questa affermazione. È anche vero, però, che sono i costruttori a plasmare la domanda. Alcuni studi realizzati da associazioni europee dei consumatori indicano che le pubblicità dei nuovi modelli tendono a concentrarsi su veicoli ad alte prestazioni, ad alta emissione di CO₂ e a basso risparmio di carburante, ossia sui modelli che rappresentano il segmento più redditizio del comparto, dando poco risalto alla promozione di aspetti dei nuovi veicoli che riguardano invece il risparmio di carburante o le prestazioni in materia di emissioni.

Per spostare l'enfasi sugli aspetti di interesse è necessario introdurre nuovi obblighi in materia di pubblicità e di etichettatura; inoltre, se gli Stati membri introducessero degli incentivi economici e inasprissero parallelamente le tasse di circolazione o di vendita sui veicoli ad alte emissioni, la domanda di veicoli a basse emissioni ne risulterebbe enormemente stimolata.

Il relatore solleva un ultimo punto. L'Unione europea non vuole soltanto ridurre le emissioni di CO₂; desidera anche salvaguardare la propria sicurezza energetica. La UE vieta l'immissione sul mercato di veicoli che non rispondono agli standard di sicurezza: perché permette allora la vendita di veicoli che consumano quantità eccessive di carburante e che sono progettati per essere in grado di violare i limiti di velocità introdotti proprio per garantire la sicurezza stradale?

Secondo il relatore, questa è una follia politica e ambientale. La relazione propone di non omologare i veicoli in grado di raggiungere velocità che superano di oltre il 25% il limite massimo consentito in quasi tutti i paesi europei. In tal modo, non solo si diminuirebbero i consumi e le emissioni, ma si ridurrebbe anche il prezzo dei veicoli di fascia alta, in quanto

verrebbe meno la necessità di elaborarli a livelli che rasentano l'assurdo.

Può darsi che attraverso la commercializzazione di questi modelli esagerati, alcune case costruttrici incoraggino velatamente chi guida a infrangere i limiti di velocità ammessi. Spetta ai produttori chiarire la loro posizione.

18.7.2007

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

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

sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri
(2007/2119(INI))

Relatore per parere: Wolfgang Bulfon

SUGGERIMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

- A. considerando l'importanza fondamentale di obiettivi vincolanti e chiaramente definiti in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture, sia per il buon funzionamento del mercato interno nel settore dell'industria automobilistica sia per un'informazione completa dei consumatori, i quali possono contribuire notevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ compiendo scelte informate al momento dell'acquisto di un veicolo,
- B. considerando la scarsa efficacia e il recepimento non uniforme da parte degli Stati membri della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove¹,
- C. considerando l'efficace introduzione di classi di efficienza energetica per una serie di prodotti (ad esempio, apparecchi elettrici e elettrodomestici) le quali, con l'aiuto di codici di lettere o colori facilmente comprensibili, aiutano concretamente i consumatori europei nelle loro decisioni relative agli acquisti, consentendo loro in tal modo di risparmiare energia e di ridurre le emissioni di CO₂,
- D. considerando che una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ verrebbe conseguita

¹ GU L 012 del 18.1.2000, pag. 16. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

mediante il costante rispetto dei limiti di velocità in tutti gli Stati membri,

- E. vista la relazione del Programma europeo per il cambiamento climatico del 31 ottobre 2006 intitolata "Revisione e analisi del potenziale di riduzione e dei costi delle misure tecnologiche e di altro genere intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture",
- F. considerando che, ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂, è importante adottare misure volte a promuovere e migliorare la qualità e l'offerta di trasporti pubblici, in modo da rendere più attraente il passaggio dalle autovetture private ai trasporti pubblici e ridurre così le emissioni totali di CO₂ prodotte dai pendolari,
- G. considerando che finora, nel quadro della strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture, non sono state prese in considerazione misure in materia di comportamento dei conducenti e di infrastrutture, che pure hanno un elevato potenziale in termini di prevenzione delle emissioni di CO₂,
- H. considerando che una politica incentrata esclusivamente sulle tecnologie dell'automobile comporterà probabilmente significativi aumenti dei costi per i consumatori, ritardando così il rinnovo del parco auto, elemento fondamentale per la sicurezza ambientale e stradale,
 - 1. accoglie con favore la decisione della Commissione di introdurre misure vincolanti per il conseguimento dell'obiettivo di emissioni pari a 120g CO₂/km, unitamente a misure complementari quali una guida ecologica, l'uso di biocarburanti e il monitoraggio della pressione degli pneumatici; invita la Commissione ad assicurare l'attuazione di tali misure in tutti gli Stati membri entro 5 anni dall'entrata in vigore dell'atto legislativo pertinente;
 - 2. ritiene che, qualora i produttori non facciano parte di una grande casa automobilistica, dovrebbero fissarsi obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni di CO₂, sulla base della prestazione attuale;
 - 3. chiede alla Commissione di proporre opportune modifiche alla direttiva 1999/94/CE, in particolare al fine di assicurarne una corretta trasposizione affinché vengano fornite informazioni esaurienti e comprensibili per i consumatori;
 - 4. chiede l'introduzione di classi di efficienza uniformi e vincolanti in materia di CO₂, definite sulla base delle emissioni di CO₂ (g/km) e del consumo di carburante (l/100 km), da apporre sulle autovetture in un formato ben visibile, facilmente comprensibile per i consumatori e possibilmente con un codice di colori ai fini del raffronto;
 - 5. chiede che le seguenti informazioni per i consumatori vengano rese obbligatorie ai fini dell'acquisto di un veicolo:
 - imposta annuale sugli autoveicoli, ove nel computo di quest'ultima si tenga conto del livello di emissioni di CO₂ nello Stato membro di acquisto del veicolo;
 - grado di divergenza dal consumo medio di carburante per categoria di veicolo (in termini assoluti e percentuali), inclusa la media delle conseguenti riduzioni o maggiorazioni del costo del carburante;

6. raccomanda, ai fini di una guida ecologica, l'introduzione negli autoveicoli di dispositivi tecnologici, come ad esempio display che indicano il consumo e il costo del carburante, - sia per il tratto effettuato sia per i tratti effettuati di frequente - nonché indicatori del cambio di velocità, dispositivi attivi di avviso dei limiti di velocità e aiuti al conducente per il controllo della velocità, tra cui limitatori di velocità;
7. chiede, al fine di evitare la frammentazione del mercato interno, la fissazione di definizioni uniformi a livello europeo dei valori di emissioni di CO₂, su cui gli Stati membri si possono basare per l'introduzione di incentivi fiscali connessi con le emissioni;
8. raccomanda, al fine di promuovere una forte domanda dei consumatori per veicoli a basse emissioni di CO₂, l'introduzione di un sistema di valutazione delle prestazioni ambientali "stella verde", che tenga conto di tutti gli aspetti della prestazione ambientale, tra cui le emissioni di CO₂ (g/km) e quelle di altre sostanze inquinanti, il consumo di carburante (l/100 km), il peso, l'aerodinamica, l'efficienza spaziale, il rumore nonché gli aiuti alla guida ecologica;
9. raccomanda che a nessun veicolo sia conferita la classificazione massima di "stella verde" se raggiunge una velocità massima superiore a 180 km/h;
10. ritiene che l'introduzione di un sistema "stella verde" fornirà informazioni più trasparenti ai consumatori e potrebbe costituire la base del premio "Auto più efficiente dell'anno" al miglior veicolo di ciascuna categoria;
11. prende atto dell'importante ruolo svolto dai costruttori specializzati di automobili di alto livello e con prestazioni elevate per quanto concerne l'introduzione di tecnologie avanzate, il mantenimento di un'occupazione di alta qualità, la commercializzazione a livello mondiale e i benefici per l'economia europea; rileva inoltre che il know-how di siffatti costruttori dovrebbe contribuire considerevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili;
12. chiede alla Commissione di prevedere, nel quadro della sua strategia per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture, una campagna a livello europeo per la guida ecologica;
13. raccomanda la fissazione, al di là del 2012, di ulteriori obiettivi di efficienza dei carburanti in modo da continuare a ridurre le emissioni delle autovetture, offrendo nel contempo maggiore certezza a tutte le parti interessate;
14. appoggia una tassazione delle autovetture e dei carburanti alternativi basata sulle emissioni di CO₂, in modo da stabilire gli incentivi adeguati per i consumatori e per l'industria;
15. insiste sul fatto che tutte le norme devono salvaguardare il mercato interno e che gli Stati membri dovrebbero applicare la regolamentazione UE a una data comune e con metodi comuni al fine di evitare perturbazioni e frammentazioni nei mercati.

PROCEDURA

Titolo	Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO ₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri	
Riferimenti	2007/2119(INI)	
Commissione competente per il merito	ENVI	
Parere espresso da Annuncio in Aula	IMCO 6.6.2007	
Relatore per parere Nomina	Wolfgang Bulfon 4.6.2007	
Esame in commissione	27.6.2007	16.7.2007
Approvazione	17.6.2007	
Esito della votazione finale	+: 31 -: 0 0: 0	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Rosa Díez González, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Giovanni Rivera, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Marianne Thyssen, Horia-Victor Toma, Jacques Toubon, Barbara Weiler	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	André Brie, Wolfgang Bulfon, Othmar Karas, Manuel Medina Ortega, Joseph Muscat, Pier Antonio Panzeri, Béatrice Patrie	
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Holger Kraemer	
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)		

17.7.2007

**PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA
(*)**

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

sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri
(2007/2119(INI))

Relatrice per parere (*): Rebecca Harms

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 47 del regolamento

SUGGERIMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. accoglie favorevolmente i piani della Commissione concernenti misure vincolanti intese a migliorare il risparmio di carburante nei veicoli leggeri mediante progressi a livello della tecnologia dei motori, altri miglioramenti tecnologici e l'uso di biocarburanti; ricorda che l'obiettivo medio relativo al parco auto dell'Unione europea di 120 g/km di CO₂ per le autovetture è stato approvato dal Consiglio nel 1996 e dal Parlamento nel 1997, e che il 2005 è stato preso come data obiettivo iniziale e il 2010 come scadenza finale;
2. ritiene che qualsiasi misura di efficienza energetica che comporti un minor consumo di combustibile avrà effetti molto positivi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, in quanto ridurrà la dipendenza comunitaria dall'importazione di fonti di energia primaria e porterà ad un calo dei prezzi internazionali degli idrocarburi;
3. rileva le diverse opzioni legislative volte a realizzare detto obiettivo; ritiene fondamentale, come afferma la Commissione nella sua comunicazione, fissare "obiettivi di riduzione (...) che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili", ma anche ricompensare in modo efficace le migliori prestazioni in termini di efficienza dei veicoli;
4. evidenzia che, se un progetto per conseguire l'auspicato rendimento medio del

combustibile si basa su sanzioni, queste devono essere dissuasive, proporzionate e non discriminatorie; ritiene in ogni caso che un sistema di questo tipo dovrebbe essere integrato da incentivi fiscali per l'acquisto di veicoli con emissioni molto basse o nulle o che utilizzino determinate tecnologie innovatrici (ibridi, idrogeno o altri combustibili alternativi);

5. invita la Commissione a garantire sforzi adeguati per tutti i fabbricanti e incentivi per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra in tutto il parco auto; considera tuttavia che il futuro regime non dovrebbe ricompensare direttamente o indirettamente i fabbricanti di veicoli tradizionalmente più inquinanti, che gli autoveicoli con emissioni di CO₂ più elevate dovrebbero anche contribuire in misura maggiore alla riduzione di CO₂ e che il regime dovrebbe ricompensare le tecnologie più avanzate e i combustibili alternativi sulla base delle loro prestazioni in termini di gas ad effetto serra (ibridi, idrogeno, veicoli elettrici o altri combustibili alternativi);
6. chiede alla Commissione e agli Stati membri di tenere presente la necessità di conoscere in modo approfondito le nuove tecnologie per le automobili e, in particolare, di predisporre corsi di formazione per gruppi specifici (ad esempio, officine meccaniche e servizi tecnici);
7. ricorda la sua risoluzione del 16 novembre 2005 su "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici"¹, in cui si chiedono "limiti vincolanti per le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi, dell'ordine di 80-100 g/km a medio termine"; appoggia l'intenzione della Commissione di promuovere la ricerca, lo sviluppo e la dimostrazione di tecnologie avanzate, in particolare per il conseguimento di obiettivi più ambiziosi nel 2020; invita la Commissione a valutare la possibilità di riduzioni graduali al di là del 2012, mediante l'utilizzazione di materiali più leggeri nella fabbricazione dei veicoli, purché si rispetti la legislazione vigente e non si comprometta la sicurezza stradale dei passeggeri e degli utenti vulnerabili;
8. insiste sulla necessità di prendere in considerazione le emissioni totali di gas a effetto serra per veicolo, incluse quelle attribuibili ai sistemi di condizionamento dell'aria; esorta inoltre la Commissione a presentare proposte per l'aggiornamento dei cicli di prova, in modo da avere un quadro migliore delle reali condizioni di guida;
9. riconosce che l'età del parco auto e la guida a velocità eccessiva influiscono sulle emissioni; invita la Commissione e gli Stati membri ad introdurre incentivi economici per il ritiro dalla circolazione delle vecchie autovetture e a garantire che una parte delle tasse sugli autoveicoli sia modulata prendendo come riferimento le emissioni di CO₂ e altre sostanze inquinanti; sottolinea che, con la progressiva introduzione di tecnologie con emissioni di CO₂ nulle, la componente fiscale legata alla CO₂ è destinata a scomparire nel lungo termine;
10. sostiene lo sviluppo di una certificazione dei biocarburanti prodotti in modo sostenibile; invita la Commissione a prendere in considerazione nella sua proposta legislativa, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di 120 g/km di CO₂, solo i biocarburanti certificati sostenibili; sottolinea che i biocarburanti di seconda generazione, ottenuti da piante o

¹ GU C 280 E del 18.11.2006, pag. 120.

componenti di piante, che non sono in concorrenza diretta con l'impiego a fini alimentari e offrono un'efficienza maggiore, devono essere sviluppati e ulteriormente promossi;

11. invita la Commissione a tenere conto della fattibilità tecnica, dell'efficacia sotto il profilo dei costi, dell'impatto ambientale e dell'economicità delle nuove automobili nell'arco del ciclo di vita del veicolo quando adotta misure legislative vincolanti che potrebbero influenzare il ritmo del rinnovo del parco auto;
12. rileva che le norme comunitarie disciplinano un mercato di 17-18 milioni di veicoli l'anno, equivalente al mercato automobilistico statunitense; si attende che un'ambiziosa politica comunitaria di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stimoli una crescita economica basata sulla conoscenza e la creazione di posti di lavoro nell'industria dell'indotto automobilistico, esercitando un'influenza positiva a livello mondiale in termini di riduzione delle emissioni dovute ai trasporti;
13. sottolinea la necessità di una promozione più intensiva della ricerca e dello sviluppo di veicoli ad emissioni zero, come i veicoli elettrici;
14. ritiene che, per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo comunitario di 120g/km, sia necessaria l'adozione di misure relative a modalità di guida e ad infrastrutture compatibili con l'ambiente;
15. accoglie con favore il fatto che la Commissione preveda una proposta di modifica volta a migliorare l'efficacia della direttiva 1999/94/CE, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante; chiede che tale proposta non si limiti a far conoscere al consumatore il livello di emissioni di CO₂ e stabilisca categorie vere e proprie, orientate sui veicoli più efficienti presenti sul mercato, cui dovranno essere adeguate su base regolare.

PROCEDURA

Titolo	Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO ₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri
Riferimenti	(2007/2119(INI))
Commissione competente per il merito	ENVI
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 6.6.2007
Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula	21.6.2007
Relatore per parere Nomina	Rebecca Harms 12.4.2007
Relatore per parere sostituito	
Esame in commissione	3.5.2007 5.6.2007 17.7.2007
Approvazione	17.7.2007
Esito della votazione finale	+ : 37 - : 2 0 : 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Adam Gierek, Umberto Guidoni, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Angelika Niebler, Atanas Paparizov, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Neena Gill, Matthias Groote, Eija-Riitta Korhola, Lambert van Nistelrooij, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	José Manuel García-Margallo y Marfil, Eva Lichtenberger, Umberto Pirilli
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)	...

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	12.9.2007
Esito della votazione finale	+ : 49 - : 3 0 : 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Peter Liese, Linda McAvan, Marios Matsakis, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Duarte Freitas, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Kartika Tamara Liotard, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Robert Sturdy
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Fausto Correia, Pia Elda Locatelli, Jacques Toubon