

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0419/2008

27.10.2008

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

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

Relatore: Guido Sacconi

Relatore per parere (*): Werner Langen, commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

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

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 il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in ***grassetto semplice*** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione [...]. 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 |
|---|---------------|
| PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO | 5 |
| MOTIVAZIONE..... | 37 |
| PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA SULLA BASE GIURIDICA | 40 |
| PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA (*) | 48 |
| PROCEDURA | 84 |

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

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli leggeri

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2007)0856),
 - 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 (C6-0022/2008),
 - visto il parere della commissione giuridica sulla base giuridica proposta,
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0419/2008),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Visto 1

Testo della Commissione

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo **95**,

Emendamento

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo **175**,

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità **che tutti gli Stati membri riducano** in modo significativo le emissioni delle autovetture. **Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, occorre mettere in atto politiche e misure a livello comunitario a livello nazionale in tutti i settori dell'economia comunitaria e non** soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se **il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse** continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

Emendamento

(4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità **di ridurre** in modo significativo **anche** le emissioni delle autovetture. **Ciò rende necessario imporre disposizioni sulle emissioni per i costruttori e gli importatori di autovetture nuove. Soltanto una regolamentazione comunitaria può garantire che le autovetture di nuova immatricolazione siano soggette alle stesse condizioni in tutti gli Stati membri. Per conseguire l'obiettivo generale degli Stati membri e della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ non è sufficiente agire** soltanto nei settori dell'industria e dell'energia; **occorre intervenire anche in quello dei trasporti e in ambito domestico.** Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se **le sue emissioni di carbonio dovessero** continuare ad aumentare, **ciò** metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

Motivazione

Non sono gli Stati membri che devono ridurre le emissioni a norma del presente regolamento, bensì i costruttori e gli importatori di autovetture. Non è "l'impatto sui cambiamenti climatici" che rischia di aumentare ulteriormente, bensì le emissioni di gas, specialmente di CO₂.

Emendamento 3

Proposta di regolamento

Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento.

Emendamento

(10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti **sostenibili**. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento.

Emendamento 4

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Nelle sue risoluzioni del 24 ottobre 2007 e del 15 gennaio 2008 sulle comunicazioni della Commissione del 7 febbraio 2007, il Parlamento europeo ha ricordato che lo sviluppo di nuovi tipi di autovetture richiede dai cinque ai sette anni e ha pertanto invitato la Commissione a non fissare definitivamente obiettivi vincolanti per le emissioni di CO₂ anteriori al 2015.

Motivazione

Dal momento che i cicli standard di sviluppo e di produzione nell'industria automobilistica richiedono dai cinque ai sette anni, è possibile fissare valori obiettivo vincolanti solo con effetto dal 2015. Una data anteriore sarebbe in contrasto con la realtà economica.

Emendamento 5

Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) Per ottenere automobili ad emissioni zero è necessario un drastico aumento degli stanziamenti del Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo destinati alle tecnologie che perseguono tale obiettivo.

Motivazione

È importante un maggiore investimento di risorse nella ricerca e sviluppo di tecnologie che rendano possibili autovetture a emissioni zero.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità **il** parametro **più** opportuno è la massa, che offre una correlazione **soddisfacente** con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È **tuttavia** opportuno raccogliere anche i dati **sull'altro parametro relativo** all'utilità, **e cioè** l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. **Nella fissazione degli obiettivi occorre tener conto dell'evoluzione prevista della massa delle automobili nuove fino al 2012 ed evitare possibili incentivi ad aumentare la massa dei veicoli al solo fine di ottenere un conseguente innalzamento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂. Nella definizione degli obiettivi per il 2012 sarà pertanto opportuno tener conto della potenziale evoluzione futura dell'incremento autonomo della massa dei veicoli prodotti dai costruttori e venduti nel mercato dell'Unione europea. Infine, la differenziazione degli obiettivi dovrebbe incentivare la riduzione delle emissioni in tutte le categorie di autovetture, anche se occorre riconoscere che le maggiori riduzioni possono essere ottenute per le auto più pesanti.**

Emendamento

(12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità **un** parametro opportuno è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È opportuno raccogliere anche i dati **su altri parametri relativi** all'utilità, **come** l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. **Entro il 2014 la Commissione dovrebbe riesaminare la disponibilità di dati e, se del caso, adeguare il parametro relativo all'utilità.**

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. In tal modo si rafforza la competitività dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati.

Emendamento

(13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. ***Si dovrebbe promuovere in particolare lo sviluppo delle auto ibride ed elettriche, le cui emissioni sono molto più basse di quelle delle autovetture tradizionali.*** In tal modo si rafforza la competitività dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati. ***La Commissione può prendere in considerazione la possibilità di includere le misure di innovazione ecocompatibile nella revisione delle procedure di prova prevista all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, tenendo conto degli impatti tecnici ed economici.***

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Riconoscendo l'altissimo livello dei costi di ricerca e sviluppo e dei costi unitari di produzione delle prime generazioni di tecnologie di veicoli a bassissime emissioni di carbonio da immettere sul mercato successivamente alla sua entrata in vigore, il presente regolamento, su base provvisoria, prevede altresì disposizioni specifiche volte ad

accelerare l'introduzione sul mercato europeo di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte nelle fasi iniziali della loro commercializzazione.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) L'uso di carburanti alternativi può offrire significative riduzioni del CO₂ calcolato "dal pozzo alla ruota". Il presente regolamento prevede pertanto disposizioni specifiche volte a promuovere l'ulteriore introduzione di veicoli a carburante alternativo nel mercato europeo.

Motivazione

Si dovrebbe promuovere lo sviluppo di veicoli che possono utilizzare carburanti alternativi. Dal momento che i carburanti alternativi offrono il potenziale di ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂ calcolate su base "dal pozzo alla ruota", il parco automobilistico dovrebbe essere adattato per permettere l'uso di tali carburanti.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 13 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quater) Riconoscendo il fatto che i biocarburanti possono offrire significative riduzioni del CO₂ calcolato "dal pozzo alla ruota", e che i costruttori possono offrire veicoli capaci di funzionare con carburanti sia convenzionali che alternativi per permettere la transizione a questi carburanti a più bassa emissione di CO₂, il presente regolamento prevede disposizioni specifiche volte a promuovere l'ulteriore introduzione di veicoli a

carburante alternativo nel mercato europeo.

Motivazione

Fuel suppliers are not likely to provide a full refuelling network until there is adequate demand for the fuel. To overcome this problem, automakers are putting additional technology into alternative fuel vehicles to enable them to automatically sense and operate on combinations of petroleum and biofuels. This additional technological capability, positions these vehicles for the duration of their useful lives (average 12 years) to operate on biofuels. As these biofuels become more widely available, this could contribute to a very significant reduction in CO₂ emissions from the vehicle fleet on a well to wheels basis. The EU is currently putting in place criteria for biofuels to ensure their sustainability.

L'obiettivo in termini di emissioni non fa alcuna differenza tra la CO₂ fossile e la CO₂ biologica. Se l'ambito d'intervento della legislazione è la riduzione del contributo antropogenico di CO₂ all'atmosfera, l'obiettivo dovrebbe essere quello di trovare alternative al carburante fossile. Il modo più semplice per i costruttori di ottemperare alla legislazione proposta è quello di passare ai motori diesel. Ma la legislazione dovrebbe altresì lasciare la porta aperta alle soluzioni alternative in materia di carburante, la cui conformità con la legislazione potrebbe rivelarsi problematica nonostante il fatto che forniscano una riduzione del CO₂ calcolato su base " dal pozzo alla ruota".

Emendamento 11

**Proposta di regolamento
Considerando 13 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quinquies) Per ridurre le emissioni di CO₂ occorre promuovere lo sviluppo di carburanti alternativi e di veicoli a basse emissioni e a ad emissioni zero. Il presente regolamento promuoverà tali tecnologie in quanto le minori emissioni ottenute grazie a combustibili alternativi e veicoli a emissioni basse o nulle potranno essere utilizzate per compensare le emissioni di automobili più inquinanti del parco auto del costruttore o, nell'ambito di accordi commerciali, di quello di un altro costruttore dello stesso raggruppamento.

Emendamento 12

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione

(16) Coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili, è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento i veicoli per uso speciale la cui omologazione è soggetta a requisiti specifici, **inclusi** i veicoli costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo.

Emendamento

(16) Coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili, è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento i veicoli per uso speciale la cui omologazione è soggetta a requisiti specifici **o** i veicoli costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo.

Motivazione

Scopo dell'emendamento è l'esclusione dal campo di applicazione del presente regolamento dei veicoli costruiti specificamente per caricare sedie a rotelle e permetterne l'uso all'interno del veicolo che non sono omologati come veicoli accessibili alle sedie a rotelle ma che sono pienamente conformi al sistema europeo di omologazione del veicolo completo (EWVTA). Queste modifiche creeranno condizioni di parità, nell'ambito del presente regolamento, per tutti i veicoli accessibili alle sedie a rotelle, coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili.

Emendamento 13

Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione

(21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura.

Emendamento

(21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura **ed essere basati esclusivamente su tale riferimento. Gli**

Stati membri, qualora per ragioni giustificate non dovessero utilizzare il certificato di conformità per completare il processo di immatricolazione e messa in circolazione di un'autovettura nuova, dovrebbero applicare le misure necessarie a garantire l'adeguata accuratezza della procedura di controllo. Dovrebbe esistere una base dati standard europea comune per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come riferimento unico per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di nuove immatricolazioni. La Commissione dovrebbe garantire l'uso di reti elettroniche da parte degli Stati membri, come dimostrato nel progetto REGNET, che forniscano un'ulteriore ottimizzazione dello scambio dei dati di immatricolazione, ad esempio per le emissioni di CO₂, ai fini di un accurato controllo. Inoltre, per permettere ai costruttori di rispondere agli sviluppi del mercato, la Commissione dovrebbe mettere a disposizione di ogni costruttore, al più tardi entro il 30 agosto di ogni anno di controllo, una relazione di controllo provvisoria per quell'anno.

Motivazione

All Member States should be obliged to use as a main reference (e.g. for CO₂ figures) the certificate of conformity (CoC) as the basis for monitoring (at present about 12 EU Member States do not use this document the purpose of completing the national registration process). Therefore, a central European database for the collection of such data should be established. This would also allow manufacturers to provide timely updates in case of technical changes to their vehicles. It is key that manufacturers know early on what the official CO₂ figure will be and hence the Commission's provisional calculations and interim report must be on a half-yearly basis.

Emendamento 14

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione

(22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro *obiettivo*. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe **rispecchiare i** costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea.

Emendamento

(22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro *obiettivi*. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe **essere più elevata dei** costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea **ed essere utilizzate per aumentare il sostegno alla ricerca per la riduzione del CO₂ e alle attività innovative nel settore automobilistico.**

Motivazione

Onde garantire efficacemente la conformità con l'obiettivo medio dell'UE, l'indennità dovrebbe essere più elevata dei costi tecnologici. E' importante indirizzare tali fondi a sostegno di attività di ricerca e innovazione nel settore automobilistico.

Emendamento 15

Proposta di regolamento
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(23 bis) 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 emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove¹, stabilisce che devono essere fornite al consumatore chiare informazioni sul consumo di carburante e sulle emissioni specifiche di CO₂ della vettura, affinché questi possa effettuare un acquisto consapevole.

¹ [GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.](#)

Motivazione

Il materiale promozionale utilizzato nella commercializzazione delle autovetture nuove deve tra l'altro contenere i dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni specifiche di CO₂ dei modelli di autovettura cui si riferisce.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 1

Testo della Commissione

Oggetto e finalità

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale *dell'UE, consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto*. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km.

Emendamento

Oggetto, finalità e obiettivi

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale *di ridurre le emissioni di CO₂ nell'UE, anche nel settore dei trasporti. Il regolamento fissa un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto da realizzarsi a partire dal 1° gennaio 2012.*

Dal 2012 il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km. ***Dal 2020 il regolamento fissa come obiettivo, per il nuovo parco auto, un livello medio delle emissioni non superiore a 95 g CO₂/km dal 1° gennaio 2020, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori.***

Emendamento 17

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ***aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg*** e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità ***e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario*** ("autovetture nuove").

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità ("autovetture nuove").

Motivazione

La soppressione della massa come riferimento per il campo di applicazione del regolamento evita che autoveicoli molto pesanti ne siano esclusi. Al fine di incoraggiare i costruttori

europei di autovetture a investire nelle nuove tecnologie mirate ad aumentare l'efficienza energetica e a ridurre le emissioni di CO2, è necessario evitare di introdurre vantaggi specifici per le autovetture nuove importate da paesi terzi.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

Emendamento

3. Il regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE **o ai veicoli costruiti specificamente per scopi commerciali e adibiti al trasporto di sedie a rotelle all'interno del veicolo di cui al regolamento (CE) n. 715/2007.**

Motivazione

Scopo dell'emendamento è l'esclusione dal campo di applicazione del presente regolamento dei veicoli costruiti specificamente per caricare sedie a rotelle e permetterne l'uso all'interno del veicolo che non sono omologati come veicoli accessibili alle sedie a rotelle ma che sono pienamente conformi al sistema europeo di omologazione del veicolo completo (EWVTA). Queste modifiche creeranno condizioni di parità, nell'ambito del presente regolamento, per tutti i veicoli accessibili alle sedie a rotelle, coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Nel campo di applicazione del presente regolamento non rientrano i veicoli concepiti per rispondere a esigenze sociali specifiche di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera (f bis).

Motivazione

Il numero di questi veicoli è relativamente ridotto e pertanto è giustificata una deroga per soddisfare il requisito della compatibilità sociale della presente regolamentazione in materia di CO2.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(d bis) "impronta", la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nelle sezioni 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(f bis) "veicoli concepiti per rispondere a esigenze sociali specifiche", veicoli della categoria M1 che appartengono ad una delle seguenti categorie:

(i) veicoli per uso speciale di cui alla direttiva 2007/46/CE la cui massa di riferimento supera i 2000 kg, o

(ii) veicoli la cui massa di riferimento supera i 2000kg e concepiti per trasportare sette o più occupanti compreso il conducente, esclusi i veicoli della categoria M1G di cui alla direttiva 2007/46/EC, o

iii) veicoli la cui massa di riferimento supera i 1760 kg usati specificamente per scopi commerciali e adibiti al trasporto di sedie a rotelle all'interno del veicolo.

Motivazione

I veicoli definiti adempiono le esigenze di funzioni di trasporto specifiche, ad esempio i bus navetta e i servizi di soccorso e recupero. Questi veicoli hanno spesso caratteristiche costruttive specifiche (corpi più alti, più larghi e più pesanti) con marce speciali e quindi producono emissioni di CO2 leggermente più elevate. I volumi dei segmenti comprendenti

questi gruppi di veicoli sono relativamente modesti e le loro emissioni di CO₂ leggermente più elevate sono trascurabili in termini di impatto generale sull'obiettivo della normativa in materia di CO₂.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(f ter) "veicolo ad emissioni di carbonio estremamente ridotte", un veicolo le cui emissioni sono inferiori a 50 g di CO₂/km, misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(f quater) "veicolo alimentato da carburante alternativo", un veicolo quale definito nel regolamento (CE) 715/2007 e nelle relative misure di attuazione.

Motivazione

Il regolamento Euro 5 descrive già i veicoli alimentati da carburante alternativo come veicoli dotati di un solo sistema di stoccaggio del combustibile che possono funzionare con miscele diverse di due o più carburanti (biocarburanti).

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 4

Testo della Commissione

Emendamento

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio

2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2020, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I come modificato a norma dell'articolo 10, paragrafo 2 bis, lettera (b).

Emendamento 25

Proposta di regolamento Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 bis

Veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte (ultra low carbon)

Tra il 1° gennaio 2012 e l'anno che inizia il 1° gennaio 2016, ai fini della determinazione della conformità dei singoli costruttori di autovetture all'obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4, ciascun veicolo ad emissioni di carbonio estremamente ridotte immatricolato nell'Unione europea contribuisce al calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore in base ad un fattore di moltiplicazione di:

2012-2013: 4 volte

2014: 3 volte

2015: 2 volte

Dal 1° gennaio 2016 cessa l'applicazione del moltiplicatore.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Articolo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 ter

Obiettivo di emissione specifico per i veicoli alimentati da carburante alternativo

Ai fini della determinazione della conformità dei singoli costruttori di autovetture all'obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4, le emissioni di CO₂ dichiarate nel certificato di conformità per ciascun veicolo a carburante alternativo, quale definito nel regolamento (CE) n. 715/2007, immatricolato nell'Unione europea sono soggette a un fattore di riduzione compreso tra lo 0 e il 20%, con un massimo di 25 g CO₂/km, se almeno il 30% delle stazioni di rifornimento dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato forniscono carburanti alternativi per tali veicoli conformi ai criteri di sostenibilità fissati nella direttiva... [la direttiva sull'energia rinnovabile]. Tale riduzione non si applica ai veicoli con massa superiore a 2000 kg, o se i carburanti alternativi utilizzati non sono disponibili per uso commerciale nella Comunità.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7. Salvo in caso di comunicazione a norma

7. Salvo in caso di comunicazione a norma

del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini **del presente regolamento**.

del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini **dell'adempimento dei loro obblighi a norma dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 6, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.**

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Per **l'anno** che ha inizio il **1° gennaio 2010**, e per ogni **anno** successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II.

Emendamento

1. Per **il mese** che ha inizio il **1° gennaio 2012**, e per ogni **mese** successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II. **Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e agli importatori o rappresentanti da essi designati in ciascuno Stato membro. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente e non burocratico.**

Motivazione

Il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni medie dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione, al fine di evitare distorsioni del mercato e discriminazioni tra costruttori. Le misure dovrebbero pertanto iniziare non prima del 2012, avvenire su base mensile e essere messe a disposizione dei costruttori dei veicoli, al fine di un maggiore coinvolgimento di costruttori e clienti nel conseguimento degli obiettivi. L'emendamento intende assicurare che gli organismi nazionali preposti alla comunicazione dei dati non generino costi operativi ingiustificati e operino nel modo più efficiente e meno burocratico possibile.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Entro il 28 febbraio 2011, e successivamente ogni anno, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

Emendamento

2. Entro il 28 febbraio 2011, e successivamente ogni anno, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II, **verificate da un revisore contabile certificato**, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

Motivazione

La verifica dei dati degli Stati membri da parte di un revisore certificato dovrebbe assicurare che gli Stati membri raccolgano e controllino i dati relativi al CO2 figuranti sui certificati di conformità e che i modelli di veicoli siano attribuiti correttamente ai rispettivi costruttori.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro **due mesi** dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il **30 settembre** conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

Emendamento

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro **tre mesi** dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il **31 marzo dell'anno successivo** conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

Motivazione

La precisione dei dati rilevati dagli Stati membri ha un'importanza cruciale per il calcolo esatto dei valori degli obiettivi di riduzione specifica per i costruttori. Pertanto va prolungato ad almeno tre mesi il lasso di tempo in cui il costruttore può segnalare irregolarità nei dati.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano **il Parlamento europeo, il Consiglio e** la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea.

Emendamento

5. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea **e sono utilizzate per incrementare le attività di ricerca a sostegno dello sviluppo di innovazioni tecnologiche per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli e dello sviluppo di veicoli a emissioni zero.**

Motivazione

E' importante indirizzare tali fondi a sostegno di attività di ricerca e innovazione.

Emendamento 33

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

Testo della Commissione

Emendamento

(d bis) la massa media per tutte le autovetture nuove nella Comunità

nell'anno civile precedente.

Motivazione

Si propone di rendere pubblico anche la massa media per tutte le autovetture nuove.

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
- (a) è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; *e*
 - (b) non è collegato ad altri costruttori.

Emendamento

1. Un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
- (a) è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; ***nonché***
 - (b) non è collegato ad altri costruttori ***di autovetture; o***
(b bis) ha imprese collegate che in totale sono responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile.

Motivazione

L'emendamento chiarisce e semplifica il campo d'applicazione della deroga pur rimanendo rigidamente sotto la soglia delle 10.000 unità. Possono esservi casi nei quali due costruttori collegati immatricolano meno di 10.000 nuove autovetture: essi andrebbero considerati non collegati.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

- (d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con ***il potenziale di riduzione del***

Emendamento

- (d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con ***la capacità tecnica e i mezzi***

costruttore, ivi compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

finanziari del costruttore e con il suo potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ del modello rispetto ai concorrenti diretti.

Motivazione

L'emendamento definisce i criteri sulla base dei quali determinare e valutare gli obiettivi individuali per fornire una maggiore certezza giuridica e prevedibilità incoraggiando nel contempo le riduzioni delle emissioni.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1 e *che* l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore *corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂*, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla presentazione della domanda.

Emendamento

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1 e *ritenga adeguato* l'obiettivo per le emissioni specifiche *di CO₂* proposto dal costruttore, la Commissione concede la deroga. *Nel prendere questa decisione, la Commissione tiene conto dei criteri di cui al paragrafo 2, lettera (d).* La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla presentazione della domanda.

Motivazione

L'emendamento è necessario per motivi di coerenza con l'emendamento all'articolo 9, paragrafo 2, lettera (d).

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Qualora ritenga che un costruttore non metta in atto il programma di riduzione

Emendamento

6. Qualora ritenga che un costruttore non metta in atto il programma di riduzione

esposto nella domanda di deroga, la Commissione può *revocare la deroga*.

esposto nella domanda di deroga, la Commissione può *imporre al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 7*.

Motivazione

Se un costruttore supera il suo obiettivo di emissioni fissato nella sua domanda di deroga, una revoca alla deroga stessa sarebbe una misura sproporzionata. Si dovrebbe invece applicare a quel costruttore lo stesso sistema di indennità per le emissioni in eccesso previsto per i grandi costruttori. In questo modo si allinea la procedura seguita per i costruttori più piccoli a quella seguita per i costruttori su larga scala.

Emendamento 38

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

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. La domanda di deroga comprendente le informazioni a sostegno, nonché qualsiasi notifica ai sensi del paragrafo 4, qualsiasi deroga ai sensi del paragrafo 5 o del paragrafo 6, o le misure di cui al paragrafo 7, sono messe a disposizione del pubblico.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 ter. Un costruttore può chiedere alla Commissione di essere autorizzato a raggiungere un obiettivo alternativo, cioè una riduzione del 25% delle sue emissioni medie specifiche nel 2006, invece del suo obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in conformità dell'allegato I, se:
(a) non ha imprese collegate ed è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità compreso tra 10.000 e 300.000 unità per

anno civile; o

(b) ha imprese collegate che in totale sono responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità compreso tra 10.000 e 300.000 unità per anno civile.

Le imprese collegate possono chiedere alla Commissione di essere autorizzate a raggiungere un obiettivo alternativo, cioè una riduzione del 25% delle rispettive emissioni specifiche medie combinate nel 2006, invece della media dei loro obiettivi per le emissioni specifiche calcolati in conformità dell'allegato I, se tali imprese collegate, considerate insieme alle eventuali altre imprese collegate, sono responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità compreso tra 10.000 e 300.000 unità per anno civile.

Motivazione

La proposta della Commissione impone ai costruttori di nicchia (che producono una gamma ristretta di autovetture) obiettivi irraggiungibili e molto più severi rispetto a quelli dei loro concorrenti diretti. Ai loro concorrenti, che o vendono una più ampia gamma di autovetture o sono parte di un gruppo, non viene richiesto uno sforzo analogo, anche se vendono autovetture con emissioni di CO₂ simili. L'emendamento consente ai costruttori di nicchia di scegliere l'obiettivo minimo del 25%. Si tratta di una riduzione molto significativa delle emissioni di CO₂ rapportata alla media dell'industria del 19%, e pertanto ha un impatto trascurabile sui risultati ambientali.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 bis

Innovazioni ecocompatibili

1. Le innovazioni ecocompatibili sono tecnologie innovative impiegate nelle autovetture che riducono in modo verificabile le emissioni di CO₂

indipendentemente dal comportamento di guida, ma non si riflettono, o si riflettono in misura insufficiente, nella misurazione del CO₂ a norma del regolamento (CE) n. 715/2007.

2. Il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del presente regolamento decide in merito alle domande relative ad innovazioni ecocompatibili, ivi compresa la reale riduzione di CO₂ associata a una tecnologia.

3. Una domanda relativa a un'innovazione ecocompatibile può essere presentata dai costruttori o dai fornitori di tale tecnologia. Le domande devono fondarsi su dati tecnici relativi alla riduzione di CO₂ associata a una tecnologia. Tali dati devono essere certificati da terzi. Gli enti notificati a norma dell'articolo 43 della direttiva 2007/46/CE possono fungere da terzi certificatori.

4. Nel monitoraggio del presente regolamento le innovazioni ecocompatibili sono prese in considerazione sulla base di crediti attribuiti per la loro installazione quale equipaggiamento standard su tipi di veicoli o loro versioni. Il credito associato a una tecnologia non può essere superiore al 75% della reale riduzione di CO₂ stabilita a norma del paragrafo 2. Il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, può inoltre limitare la validità dei crediti nel tempo, o decidere che essi siano applicati in misura decrescente nel corso di un certo periodo di tempo.

Motivazione

Il regolamento definitivo dovrà offrire incentivi ad aumentare l'efficienza di equipaggiamenti ausiliari/componenti anche se il loro beneficio in termini di CO₂ non si riflette nella misurazione del CO₂ a norma del regolamento n. 715/2007. Vanno considerate come innovazioni ecocompatibili (o ecoinnovazioni) solo tecnologie che consentono reali riduzioni di CO₂ al di là di ogni dubbio, e il loro impatto deve essere certificato da un servizio tecnico competente quali quelli cui si ricorre per l'omologazione UE.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. La Commissione modifica l'allegato I:

(a) entro il 30 giugno 2016 e successivamente ogni tre anni, sempre entro il 30 giugno, affinché il dato M_0 rappresenti la media della massa media delle nuove autovetture negli ultimi tre anni civili per i quali è stata pubblicata una massa media conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, lettera (d bis). nonché

(b) entro il 30 giugno 2019 affinché la cifra "130" sia sostituita da una cifra non superiore a "95" e affinché il dato "a" produca una ripartizione dello sforzo tra i costruttori il più coerente possibile con quello risultante dal presente regolamento per l'anno 2012.

Le modifiche prendono effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

Tale modifica, intesa a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. La Commissione esamina l'evoluzione tecnologica al fine di modificare, ove opportuno, le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 sull'omologazione dei

3. La Commissione esamina l'evoluzione tecnologica al fine di modificare, ove opportuno, le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 sull'omologazione dei

veicoli a motore.

veicoli a motore. ***In particolare la Commissione riesamina le procedure di misurazione delle emissioni di CO₂ e le possibilità di includere la prova delle emissioni di CO₂ nella valutazione della conformità in condizioni d'uso senza ostacolare la rapida introduzione di tecnologie nuove e meno sperimentate (ad esempio batterie, pile a combustibile) per ridurre le emissioni di CO₂***

Motivazione

Updating or replacement of the test procedures possible will be required to reflect changes in vehicle specifications and driver behaviour, with the purpose to ensure that real world emissions correspond to those measured at type approval. CO₂ emissions from vehicles that have been used in ordinary traffic for some years might differ from what is measured during type approval. An inclusion of the CO₂ emission test into the in-service conformity will improve the legislation to ensure that CO₂ emissions from cars in use do not increase compared to those measured at type approval. In vehicles with new, less proven technologies (e.g. batteries, fuel cells) some degradations should be allowed not to block the rapid introduction of new technologies with big potential to a long term reduction.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

In particolare, entro il 2010 la Commissione formula, ove opportuno, proposte volte a garantire che le procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂ a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e dei suoi provvedimenti di attuazione siano adattate, e successivamente sottoposte a periodici riesami, in conformità dell'articolo 14, paragrafo 3, di detto regolamento, in modo da riflettere meglio le condizioni di guida reali e il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO₂, e da includere in tali procedure tutte le pertinenti innovazioni ecocompatibili e misure supplementari.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La Commissione garantisce che entro il 2015 il presente regolamento si applichi alle autovetture di qualunque peso.

Motivazione

Alcune autovetture hanno una massa di riferimento superiore ai 2.840 kg di massa massima specificati all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento EURO 5/6. Un esempio è rappresentato dallo Hummer H2, con una massa a vuoto di 2.902 kg. In base alla proposta nella sua forma attuale, tali autovetture sono esonerate dall'applicazione della legislazione. Occorre colmare tale lacuna per evitare che una maggiore diffusione dei SUV molto pesanti metta in pericolo il raggiungimento dell'obiettivo medio del parco auto dell'UE.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Entro il 31 dicembre 2014 la Commissione presenta una proposta di regolamento per la definizione del livello medio delle emissioni di cui all'allegato I, che in ogni caso non potrà essere superiore a 95 g di CO₂, che il nuovo parco auto dovrà raggiungere entro il 1° gennaio 2020.

Tale proposta sarà preceduta da una valutazione globale dell'impatto sull'industria e sull'indotto automobilistico, corredata di un'accurata analisi dei costi e dei benefici, tenuto conto dello sviluppo di innovazioni tecnologiche per la riduzione del CO₂. Nel definire il livello medio delle emissioni, la Commissione terrà conto

degli sviluppi degli accordi internazionali per il post 2012.

La Commissione valuterà inoltre l'opportunità di superare l'attuale distinzione tra le diverse misure che concorrono alla realizzazione dell'obiettivo specifico, in particolare le misure motoristiche e le altre misure supplementari.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. Entro il 2014 la Commissione, al termine di uno studio d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta, in quanto parametro di utilità per determinare gli obiettivi specifici di emissione e, se del caso, modifica l'allegato I secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 11

Testo della Commissione

Emendamento

A partire dal 1° gennaio 2010 i costruttori provvedono affinché le etichette, i poster o il materiale promozionale di cui agli articoli 3, 5 e 6 della direttiva 1999/94/CE indichino in quale misura le emissioni specifiche di CO₂ di un'autovettura messa

A partire dal 1° gennaio 2010 le informazioni fornite ai consumatori in merito alle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture saranno disciplinate dalla direttiva 1999/94/CE.

in vendita si discostino dall'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'autovettura a norma dell'allegato I.

Motivazione

La direttiva 1999/94/CE rappresenta il contesto più appropriato per regolamentare le informazioni da fornire ai consumatori.

Emendamento 48

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

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 bis

Informazioni a bordo per il guidatore

Dal 1° gennaio 2012 i fabbricanti che chiedono l'omologazione per veicoli della categoria M1 quale definita nella direttiva 2007/46/CE in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 equipaggiano ciascun veicolo di un monitor che indica il consumo di carburante.

Motivazione

Molti test hanno confermato che vi è una discrepanza fra le emissioni di CO2 in condizioni di utilizzo reale e quelle misurate nell'ambito del ciclo di prova UE. Un monitor che indichi il consumo di carburante può ovviare a tale discrepanza poiché mostra al guidatore quanto carburante l'autovettura sta consumando durante la marcia. In tal modo si può incoraggiare una guida più ecologica e quindi minor consumo di carburante quando l'auto è utilizzata in condizioni reali. Altri effetti collaterali positivi di stili di guida più economici sono la minore probabilità d'incidenti, la riduzione delle emissioni di NOx e particolato, la minore rumorosità e la minore usura dei pneumatici e dell'apparato propulsore.

Emendamento 49

Proposta di regolamento
Allegato II – parte A – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo.

Emendamento

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. ***Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO₂ sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.***

Motivazione

Secondo dati ufficiali, i veicoli a doppia alimentazione sono quasi esclusivamente utilizzati nell'opzione a gas. Occorre poi promuovere l'uso di combustibili gassosi alternativi alla benzina per ridurre i livelli di CO₂ e diversificare l'approvvigionamento energetico.

MOTIVAZIONE

La proposta di regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove si inserisce in una strategia più ambiziosa che vede l'UE assumersi l'impegno risoluto e unilaterale di abbattere le emissioni dei gas ad effetto serra di almeno il 20% entro il 2020.

Con oltre il 12% delle emissioni complessive di biossido di carbonio, il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE ed è soprattutto un settore in cui le emissioni continuano a crescere. I notevoli progressi realizzati grazie alla tecnologia automobilistica non sono tuttavia bastati a neutralizzare l'effetto dell'aumento del traffico e della dimensione delle automobili.

L'iter per la definizione di questo regolamento è ben noto; già nel 1998 gli accordi volontari tra la Commissione e l'industria automobilistica hanno contribuito ad una riduzione del 13,5% di CO₂ rispetto al 1995, anche se ritenuti insufficienti per conseguire i risultati necessari. Nel febbraio del 2007 la Commissione proponeva l'adozione di un approccio integrato incentrato su due elementi: la riduzione delle emissioni ottenuta migliorando la tecnologia dei motori al fine di raggiungere l'obiettivo medio di 130g CO₂/km per il nuovo parco auto e la riduzione di altri 10g CO₂/km con ulteriori migliorie tecnologiche e un uso accentuato dei biocarburanti entro il 2012. Nell'ottobre 2007 il Parlamento ha accolto favorevolmente, nella sua risoluzione, il principio dell'approccio integrato pronunciandosi però a sostegno di obiettivi più ambiziosi da conseguirsi in tempi più lunghi: una riduzione a 125g CO₂/Km da realizzarsi entro il 2015 e una previsione di obiettivi a lunga scadenza quantificabili a 95g CO₂/km entro il 2020 e auspicabilmente 70g CO₂/km entro il 2025.

L'attuale proposta di regolamento riprende lo spirito e gli obiettivi della precedente comunicazione, soprattutto per quel che riguarda gli obiettivi, le scadenze e il ricorso all'approccio integrato. Essa prevede inoltre una ripartizione dell'obiettivo specifico da assegnare a ciascun costruttore da effettuarsi in funzione del parametro di utilità del "peso". In caso di non conseguimento degli obiettivi assegnati, la proposta prevede un sistema di sanzioni calcolate su un importo base, crescente a partire dal 2012. Si prevede un meccanismo di deroga per quei costruttori che non superano le 10.000 unità vendute nell'UE ai quali tuttavia sarà assegnato un obiettivo specifico ad hoc negoziato con la Commissione. Infine, la proposta consente ai costruttori la possibilità di costituire dei raggruppamenti e in tal modo adempiere collettivamente al raggiungimento degli obiettivi stabiliti.

Il relatore non può che esprimere un generale apprezzamento sull'insieme della proposta di regolamento ed in particolare ne sostiene l'oggetto, gli obiettivi e le finalità. Il relatore ritiene che anche il settore automobilistico debba essere inserito negli obiettivi di riduzione globali delle emissioni di CO₂, pur riconoscendogli tutte le sue specificità (comportamento del conducente, rinnovo del parco auto, condizioni infrastrutturali). Quindi, nel confermare gli obiettivi e la tempistica stabiliti dalla Commissione, il relatore giudica prioritario ripristinare la posizione del Parlamento per quel che riguarda gli obiettivi a lungo termine proponendo un livello medio di emissioni non superiore a 95 g CO₂/km da realizzarsi entro il 2020. L'esatta quantificazione dell'obiettivo - che il relatore auspica diventi più ambizioso - sarà definita dalla Commissione a seguito di una revisione del regolamento da realizzarsi entro il 2014 e

che sarà preceduta da una valutazione globale dell'impatto corredata di un'analisi degli effetti economici, ambientali e sociali su tutta la catena di produzione.

Il relatore condivide la scelta dell'approccio integrato per la fase di avvio del sistema; egli tuttavia si chiede se non sia più appropriato lasciare all'industria automobilistica la decisione sulle modalità di raggiungimento dell'obiettivo specifico assegnato. Il conseguimento da parte dell'industria dei propri obiettivi attraverso miglioramenti tecnici, misure complementari o altre misure non dovrebbe rientrare nel merito della discussione del legislatore, a condizione che l'obiettivo sia quantificabile e misurabile attraverso il ciclo dei test attualmente esistenti e quelli che saranno attuati in futuro. Il relatore invita pertanto la Commissione a valutare la possibilità di superare nel lungo termine l'attuale distinzione tra misure complementari e misure motoristiche.

La stessa considerazione si applica alla scelta del parametro di utilità: nella sua proposta la Commissione ha optato per il parametro del peso che a suo dire offre *"una correlazione soddisfacente con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili"*.

Tuttavia, la Commissione non esclude a priori l'eventualità di ricorrere ad un parametro alternativo, tanto più che nella sua proposta ritiene opportuno *"raccogliere anche i dati sull'altro parametro relativo all'utilità, e cioè l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo)"*. Nella risoluzione di ottobre il Parlamento ha respinto a forte maggioranza l'introduzione del parametro peso confermando così l'opzione dell'impronta. Il relatore è consapevole che, dal punto di vista ambientale, il parametro dell'impronta offre maggiori garanzie poiché meno soggetto ad eventuali effetti perversi (aumento del peso al fine di avere un obiettivo di riduzione meno stringente).

Il relatore non propone per ora alcun emendamento alla proposta della Commissione concernente la modifica del parametro di utilità, ma si riserva il diritto di rivedere la propria posizione nelle fasi successive della procedura legislativa.

In merito alle indennità per le emissioni in eccesso, il relatore propone di utilizzarle per alimentare tanto le attività di ricerca incrementale (ad esempio, tecnologie per motori termici puliti e ad alto rendimento energetico, sistemi di sicurezza integrati) quanto le tecnologie innovative (ad esempio idrogeno e celle di combustibile, sviluppo di motori ibridi ricaricabili, biocarburanti di seconda generazione).

Per quanto riguarda la questione delle penali da applicare in caso di non conseguimento dell'obiettivo assegnato, il relatore è d'accordo con quanto proposto dalla Commissione anche se è disponibile a valutare soluzioni capaci di rendere più flessibile il sistema nella sua prima fase applicativa (2012-2015) e al tempo stesso di premiare e incentivare i comportamenti più virtuosi da parte dei costruttori.

Il relatore propone inoltre una serie di aggiustamenti tecnici alla proposta della Commissione, in particolare attraverso la soppressione del riferimento alla massa dei 2.610 kg per il campo di applicazione poiché ritiene che troppi veicoli pesanti sarebbero esclusi dal campo di applicazione del regolamento.

Il relatore modifica infine l'articolo sull'informazione da fornire ai consumatori in quanto ritiene che tale materia debba essere regolamentata dalla direttiva 1999/94/CE.

PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA SULLA BASE GIURIDICA

19.9.2008

On. Miroslav Ouzký

Presidente

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

BRUXELLES

Oggetto: Parere sulla base giuridica della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Signor Presidente,

la commissione giuridica ha deciso, a norma dell'articolo 35, paragrafo 3, del regolamento, di affrontare la questione della base giuridica della proposta in oggetto.

La commissione ha esaminato la questione nella riunione del 9 settembre 2008

Si sottolinea, *in limine*, che tutti gli atti comunitari devono essere fondati su una base giuridica stabilita nel trattato (o in un altro atto giuridico cui si intende dare attuazione). La base giuridica definisce la competenza della Comunità *ratione materiae* e specifica le modalità di esercizio di tale competenza, ossia lo strumento o gli strumenti legislativi che possono essere utilizzati, nonché la procedura decisionale.

Secondo la Corte di giustizia, la scelta della base giuridica non è soggettiva ma "deve basarsi su elementi obiettivi suscettibili di sindacato giurisdizionale"¹, come lo scopo e il contenuto della misura in questione². Inoltre, ai fini della scelta, l'oggetto principale di una misura dovrebbe costituire il fattore decisivo³.

In conformità della giurisprudenza della Corte di giustizia, un articolo generale del trattato rappresenta una base giuridica sufficiente anche se la misura in questione mira in via subordinata a conseguire un obiettivo perseguito da un articolo specifico del trattato⁴.

La Commissione propone l'articolo 95 del trattato CE quale unica base giuridica per la proposta di regolamento.

¹ Causa 45/86 *Commissione/Consiglio* [1987] RACC 1439, paragrafo 5.

² Causa C-300/89 *Commissione/Consiglio* [1991] RACC I-287, paragrafo 10.

³ Causa C-377/98 *Paesi Bassi/Parlamento europeo e Consiglio* [2001] RACC. I-7079, paragrafo 27.

⁴ Causa C-377/89 *Paesi Bassi/Parlamento europeo e Consiglio* [2001] RACC. I-7079, paragrafi 27 e 28; causa C-491/01 *British American Tobacco (Investments) e Imperial Tobacco* [2002] RACC. I-11453, paragrafi 93-94.

Articolo 95

1. *In deroga all'articolo 94 e salvo che il presente trattato non disponga diversamente, si applicano le disposizioni seguenti per la realizzazione degli obiettivi dell'articolo 14. Il Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 e previa consultazione del Comitato economico e sociale, adotta le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno.*

2. *Il paragrafo 1 non si applica alle disposizioni fiscali, a quelle relative alla libera circolazione delle persone e a quelle relative ai diritti ed interessi dei lavoratori dipendenti.*

3. *La Commissione, nelle sue proposte di cui al paragrafo 1 in materia di sanità, sicurezza, protezione dell'ambiente e protezione dei consumatori, si basa su un livello di protezione elevato, tenuto conto, in particolare, degli eventuali nuovi sviluppi fondati su riscontri scientifici. Anche il Parlamento europeo ed il Consiglio, nell'ambito delle rispettive competenze, cercheranno di conseguire tale obiettivo.*

4. *Allorché, dopo l'adozione da parte del Consiglio o della Commissione di una misura di armonizzazione, uno Stato membro ritenga necessario mantenere disposizioni nazionali giustificate da esigenze importanti di cui all'articolo 30 o relative alla protezione dell'ambiente o dell'ambiente di lavoro, esso notifica tali disposizioni alla Commissione precisando i motivi del mantenimento delle stesse.*

5. *Inoltre, fatto salvo il paragrafo 4, allorché, dopo l'adozione da parte del Consiglio o della Commissione di una misura di armonizzazione, uno Stato membro ritenga necessario introdurre disposizioni nazionali fondate su nuove prove scientifiche inerenti alla protezione dell'ambiente o dell'ambiente di lavoro, giustificate da un problema specifico a detto Stato membro insorto dopo l'adozione della misura di armonizzazione, esso notifica le disposizioni previste alla Commissione precisando i motivi dell'introduzione delle stesse.*

6. *La Commissione, entro sei mesi dalle notifiche di cui ai paragrafi 4 e 5, approva o respinge le disposizioni nazionali in questione dopo aver verificato se esse costituiscano o no uno strumento di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata nel commercio tra gli Stati membri e se rappresentino o no un ostacolo al funzionamento del mercato interno. In mancanza di decisione della Commissione entro detto periodo, le disposizioni nazionali di cui ai paragrafi 4 e 5 sono considerate approvate.*

Se giustificato dalla complessità della questione e in assenza di pericolo per la salute umana, la Commissione può notificare allo Stato membro interessato che il periodo di cui al presente paragrafo può essere prolungato per un ulteriore periodo di massimo sei mesi.

7. *Quando uno Stato membro è autorizzato, a norma del paragrafo 6, a mantenere o a introdurre disposizioni nazionali che derogano a una misura di armonizzazione, la Commissione esamina immediatamente l'opportunità di proporre un adeguamento di detta misura.*

8. *Quando uno Stato membro solleva un problema specifico di pubblica sanità in un settore che è stato precedentemente oggetto di misure di armonizzazione, esso lo sottopone alla Commissione che esamina immediatamente l'opportunità di proporre misure appropriate al Consiglio.*

9. *In deroga alla procedura di cui agli articoli 226 e 227, la Commissione o qualsiasi Stato membro può adire direttamente la Corte di giustizia ove ritenga che un altro Stato membro faccia un uso abusivo dei poteri contemplati dal presente articolo.*

10. *Le misure di armonizzazione di cui sopra comportano, nei casi opportuni, una clausola di salvaguardia che autorizza gli Stati membri ad adottare, per uno o più dei motivi di carattere non economico di cui all'articolo 30, misure provvisorie soggette ad una procedura comunitaria di controllo.*

Scopo e contenuto della proposta di regolamento.

La proposta è finalizzata a garantire l'adeguato funzionamento del mercato interno delle autovetture nuove garantendo che le emissioni specifiche medie delle automobili nuove nella Comunità non superino i 130 g CO₂/km a partire dal 2012 in poi.

La proposta è caratterizzata dai seguenti elementi centrali:

- si applica ai veicoli M1 (autovetture);
- fissa obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove nella Comunità in funzione della loro massa;
- stabilisce obiettivi vincolanti per le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture a partire dal 2012. Tali obiettivi riguarderanno le emissioni specifiche medie di CO₂, espresse in g/km, delle automobili nuove di ogni costruttore immatricolate nell'UE ogni anno; i costruttori possono costituire un raggruppamento per realizzare gli obiettivi fissati; in tal caso il raggruppamento sarà considerato come un unico costruttore al fine di determinare il rispetto degli obiettivi;
- gli Stati membri saranno tenuti a rilevare i dati sulle automobili nuove immatricolate nel loro territorio e a riferirli alla Commissione che li utilizzerà per valutare la conformità agli obiettivi;
- se un costruttore non consegue l'obiettivo dovrà versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno a partire dal 2012. Tale indennità sarà calcolata moltiplicando il numero di g CO₂/km che il costruttore ha emesso in più rispetto all'obiettivo per il numero di nuove auto immatricolate e per l'indennità per le emissioni in eccesso stabilita per l'anno in questione. Tale indennità sarà pari a 20 euro per le emissioni prodotte nel 2012, a 35 euro per le emissioni prodotte nel 2013, a 60 euro per le emissioni prodotte nel 2014 e a 95 euro per le emissioni prodotte nel 2015 e in ogni anno successivo.

Secondo la relazione della Commissione, l'articolo 95 del trattato CE "è la base giuridica appropriata, data la necessità di assicurare la parità di trattamento a tutti i soggetti economici presenti nel mercato interno, garantendo in pari tempo un grado elevato di protezione della salute e dell'ambiente".

Tale tesi appare sostenuta anche dai seguenti considerando:

(1) Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che garantiscano il corretto funzionamento del mercato interno e contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

(2) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Nel settore automobilistico la Comunità ha realizzato un mercato interno ben funzionante, che ha creato una solida base per la continuità degli scambi intracomunitari di prodotti automobilistici. Occorre armonizzare gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per evitare l'applicazione di disposizioni differenti nei diversi Stati membri, per salvaguardare i risultati del mercato interno e per garantire la libera circolazione delle autovetture all'interno della Comunità, assicurando nel contempo un livello elevato di tutela dell'ambiente.

(5) La definizione di obiettivi comunitari per le autovetture nuove è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di provvedimenti differenti nei diversi Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.

(11) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia.

Altri considerando giustificano le norme in materia di emissioni: il considerando (3), relativo alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite e all'obiettivo adottato dall'UE di conseguire entro il 2020 una riduzione di almeno il 20% di emissioni di gas serra rispetto ai valori del 1990; il considerando (4) sulla necessità di ridurre le emissioni delle autovetture e il considerando (6) sulla necessità di basarsi sull'attuale procedura UE di misurazione e monitoraggio delle emissioni CO₂, in modo da garantire ai costruttori di autovetture dell'UE prevedibilità e certezza in termini di pianificazione.

I considerando (7), (8), (9) e (10) descrivono i progressi conseguiti dalla strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂, basata sugli impegni volontari dell'industria automobilistica, sul miglioramento dell'informazione dei consumatori e sulla promozione, mediante misure fiscali, di automobili a basso consumo di carburante.

Il considerando (12) giustifica l'impiego della massa come parametro.

Il considerando (13) afferma: *"Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. In tal modo si rafforza la competitività dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati."*

Il considerando (14) chiarisce che l'obiettivo in materia di emissioni si applica alle autovetture nuove immatricolate per la prima volta nella Comunità.

Il considerando (15) stabilisce che l'entità responsabile del rispetto del regolamento è la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione.

Il considerando (16) riguarda le deroghe previste per i veicoli per uso speciale.

I considerando (17) e (18) mirano a garantire un certo grado di flessibilità ai costruttori, i quali possono decidere le modalità per il conseguimento dei loro obiettivi (in particolare la costituzione di un raggruppamento).

Il considerando (19) afferma: *"Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi."*

Il considerando (22) affronta il problema del pagamento di una "indennità per le emissioni prodotte in eccesso":

"È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea." Va detto che nel considerando (26) si afferma in particolare che alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di "stabilire metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso".

Il considerando (23) afferma che il regolamento lascia impregiudicata l'applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.

Il considerando (24) prevede che l'attuazione del regolamento sia sostenuta dallo strumento finanziario comunitario per l'ambiente (LIFE+).

I considerando (25) e (26) riguardano la comitatologia. Nel considerando (26) si specifica che gli elementi non essenziali possono essere modificati o integrati.

Il considerando (27)¹ riguarda l'abrogazione della decisione 1753/2000/CE e il considerando 28² fa la consueta dichiarazione circa i principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Per quanto riguarda le disposizioni sostanziali:

L'articolo 1 stabilisce **oggetto e finalità** del regolamento:

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'UE, consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km.

L'articolo 2 definisce il **campo di applicazione**: il regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 con una massa di riferimento massima di 2610 kg., immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario (autovetture nuove).

L'articolo 3 contiene le **definizioni**.

L'articolo 4 stabilisce gli **obiettivi per le emissioni specifiche**: *Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.*

L'articolo 5 definisce le condizioni in base alle quali i costruttori possono costituire un **raggruppamento** al fine di conseguire gli obiettivi per le emissioni di cui all'articolo 4.

L'articolo 6 riguarda il **monitoraggio e la comunicazione delle emissioni medie**.

L'articolo 7 stabilisce le disposizioni relative alla **indennità per le emissioni in eccesso**:

1. A partire dal 2012, per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano il suo obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

emissioni in eccesso x numero di autovetture nuove x indennità per le emissioni in eccesso

¹ (N.d.T: mancante nella versione italiana)

² (N.d.T.: 27 nella versione italiana)

stabilita al paragrafo 3

dove:

"emissioni in eccesso" è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al [terzo] decimale più vicino;

"numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato.

3. L'indennità per le emissioni in eccesso è pari a:

(a) 20 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2012;

(b) 35 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2013;

(c) 60 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2014; e

(d) 95 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2015 e negli anni civili successivi.

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.

Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

5. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea.

L'articolo 8 riguarda la **pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori** per quanto concerne l'obiettivo per le emissioni specifiche.

L'articolo 9 stabilisce una **deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata** (responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10.000 unità per anno civile).

L'articolo 10 riguarda il **riesame e la presentazione di relazioni**.

L'articolo 11 riguarda l'**informazione dei consumatori**.

L'articolo 12 riguarda la **procedura di comitato**.

L'articolo 13 riguarda il **finanziamento comunitario**.

L'articolo 14 abroga la decisione n. 1753/2000/CE.

L'articolo 15 riguarda **l'entrata in vigore**.

Gli allegati I e II riguardano rispettivamente **gli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ e il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni**.

Nel corso della discussione in seno alla commissione, durante la quale è stato presentato e discusso un parere del servizio giuridico, sono stati espressi dubbi circa la natura della "indennità per emissioni in eccesso" prevista dall'articolo 7, nonché circa l'articolo (95 o 175) che conferisce all'UE la competenza ad imporre il versamento dell'indennità. Parimenti, alcuni membri della commissione hanno manifestato grossi dubbi circa le disposizioni in base alle quali la Commissione deve determinare i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso (articolo 7, paragrafo 4) e sul fatto che "le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea" (articolo 7, paragrafo 5).

Nella riunione del 9 settembre 2008 la commissione giuridica ha pertanto deciso, all'unanimità¹, tenuto conto di un parere del servizio giuridico del Consiglio, che la base giuridica appropriata è l'articolo 175 del trattato CE.

Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della mia più profonda stima.

(f.to) Giuseppe Gargani

¹ Erano presenti al momento della votazione finale Giuseppe Gargani (presidente), Rainer Wieland (vicepresidente), Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (vicepresidente), Francesco Enrico Speroni (vicepresidente), Sharon Bowles (in sostituzione di Diana Wallis, relatrice per parere), Victor Boștinaru, Ieke van den Burg, Carlo Casini, Marek Aleksander Czarnecki, Bert Doorn, Monica Frassoni, Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio Masip Hidalgo, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Georgios Papastamkos, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Stroj, József Szájer, Jacques Toubon, Renate Weber, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka.

3.9.2008

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

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

sulla proposta di regolamento del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Relatore per parere (*): Werner Langen

(*) Procedura con commissioni associate – Articolo 47 del regolamento

BREVE MOTIVAZIONE

Dal 1995 l'UE attua una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture. I principi su cui questa strategia si basa sono tre: impegni volontari dei produttori di auto ad abbattere le emissioni, promozione di automobili a maggiore risparmio di carburante attraverso misure fiscali e migliore informazione dei consumatori. Tra il 1995 e il 2007 i notevoli sviluppi della tecnologia automobilistica hanno consentito di aumentare il risparmio di carburante, risparmio in parte annullato dall'incremento della domanda veicoli di maggiori dimensioni. Il settore delle autovetture contribuisce per il 12% circa al totale delle emissioni di CO₂. Il settore rappresenta il 78% circa dei servizi di trasporto di persone nell'Unione europea.

1. Obiettivi della proposta di regolamento

Con la presente proposta di regolamento la Commissione intende conseguire per le emissioni di CO₂ l'obiettivo uniforme e vincolante di 130 g CO₂ /km entro il 2012. Il Parlamento sosterrà questo obiettivo comunitario e appoggia le finalità comuni perseguite dalla Commissione. Il regolamento sottoposto all'approvazione del Consiglio e del Parlamento deve essere neutro sul piano della concorrenza oltre che socialmente equo e sostenibile, e tener conto della diversità delle imprese automobilistiche europee e della loro posizione nella concorrenza internazionale.

2. Opzioni e pendenza della curva di valori limite

Un punto controverso è costituito soprattutto dalla ripartizione equa degli obiettivi di riduzione tra le autovetture di piccole e grandi dimensioni. Queste ultime, per cui i produttori europei detengono una quota di mercato mondiale pari all'80%, hanno un ruolo fondamentale nell'innovazione tecnologica. La curva di valori limite è orientata prevalentemente in base alla massa del veicolo. Determinare gli obiettivi per la media del parco auto nuovo di un produttore in funzione della massa media delle autovetture rappresenta la base imponibile più adatta. Il contributo notevolmente maggiore delle autovetture grandi rispetto alle più piccole è determinato in base alla pendenza della curva di valori limite.

La pendenza del 60% proposta dalla Commissione è condivisibile. Gli obiettivi di riduzione per i veicoli di maggiori dimensioni sono sensibilmente più elevati rispetto ai veicoli più leggeri. Fissando la pendenza al 60%, le emissioni di CO₂ non crescono in proporzione diretta rispetto alla massa ma solo in misura sensibilmente inferiore.

Il peso dei veicoli (massa) è il parametro adatto per gli obiettivi specifici relativi alle emissioni di CO₂ e determina una minore distorsione della concorrenza rispetto ad altri parametri; il Giappone e la Cina già lo utilizzano come base per la normativa in materia di CO₂. L'evoluzione si può monitorare agevolmente e sono disponibili dati. Poiché i produttori progettano piattaforme, il parametro "impronta" non sarebbe un'unità di misura adatta: utilizzandolo, si applicherebbe il medesimo valore obiettivo a tutti gli autoveicoli della stessa piattaforma indipendentemente dal loro equipaggiamento e dal loro peso totale. Inoltre, mediante l'"impronta" le utilitarie, piccole ed efficienti sotto il profilo del CO₂, sarebbero fortemente svantaggiate.

3. Misure complementari all'approccio integrato

Il valore limite di 120 g CO₂/km dell'approccio integrato prevede una riduzione del CO₂ di 10 g/km attraverso misure complementari quali gli pneumatici ad attrito ridotto, la riduzione della resistenza all'avanzamento, i sistemi di controllo della pressione degli pneumatici, l'efficienza dei sistemi di condizionamento dell'aria e gli indicatori del cambio di velocità, che complessivamente dovrebbero consentire un risparmio in termini di CO₂ di circa 5 g/km. I biocarburanti forniranno un contributo aggiuntivo di altri 5 g/km. Per applicare le nuove tecnologie e le misure per l'efficienza energetica è opportuno riconoscere come misure per la riduzione del CO₂ le innovazioni ecocompatibili. Poiché non tutte le innovazioni ecocompatibili si possono far rientrare in procedure di collaudo, e dato che la modifica delle procedure vigenti armonizzate a livello internazionale richiede tempo ed è impegnativa, si propone di introdurre una procedura in base all'articolo 6 e all'allegato II bis. Tra le innovazioni ecocompatibili si possono annoverare, superata la procedura di collaudo, le misure strettamente legate alla progettazione automobilistica o quelle relative alla manutenzione, alla scuola guida, agli strumenti di navigazione, ai fari ad alto rendimento energetico, a un maggior uso della tecnologia solare nelle auto e al recupero del calore residuo. L'obiettivo è quello di promuovere tutte le misure che possono contribuire a un bilancio ambientale migliore.

4. Fase introduttiva

Dato che lo sviluppo di nuovi prototipi e piattaforme richiede almeno 5-8 anni, è opportuno che l'obiettivo dei 120 g CO₂/km non si attui a partire da una data precisa ma nel corso di una fase di transizione articolata su più anni. Si propone che il valore obiettivo di 120 g CO₂/km, comprensivo delle misure complementari, debba essere raggiunto nel 2012 da un quarto del parco auto nuovo di un produttore, nel 2013 dalla metà, nel 2014 dai tre quarti e nel 2015 dalla sua totalità. La maggiore flessibilità è opportuna in quanto lascerà al produttore il margine di manovra necessario e consentirà di valutare soluzioni alternative.

5. Sanzioni

Le penali proposte dalla Commissione tra 100 e 475 euro per tonnellata di CO₂ superano di gran lunga qualsiasi prezzo di vendita dei certificati di emissione di CO₂ nel settore industria ed energia. Una sanzione non deve andare a minare la forza innovativa dell'industria, ma essere un incentivo all'applicazione delle misure ed eventualmente finanziare le misure alternative per garantire la riduzione di CO₂ che si intende perseguire. Proponendo sanzioni da 10 a 40 euro per grammo di CO₂ e per nuova autovettura immatricolata (corrispondenti a un prezzo per tonnellata di CO₂ non oltre i 200 euro) questo obiettivo dovrebbe essere assicurato. È inoltre probabile che l'informazione dei consumatori e la concorrenza tra costruttori si traducano comunque in una pressione notevolmente maggiore sul costruttore affinché rispetti tutti i valori limite prescritti.

6. Deroghe

Nella proposta della Commissione sono previste diverse deroghe che devono essere valutate in dettaglio. Il limite di meno di 10 000 auto nuove vendute nell'UE proposto dalla Commissione è ridotto a 5 000 e viene introdotta un'ulteriore norma limitata a 5 anni per i costruttori che hanno difficoltà a raggiungere i valori obiettivo di riduzione del regolamento e che rappresentano al massimo dell'1% delle nuove immatricolazioni annue nell'UE.

7. Obiettivi a lungo termine

Gli obiettivi a lungo termine dovrebbero essere fissati dal Parlamento e dal Consiglio sulla base di un bilancio e di una proposta elaborati dalla Commissione nel 2014, quando sarà anche possibile fare il punto sulle nuove tecnologie e sull'introduzione di sistemi di propulsione alternativi come i veicoli elettrici. Gli obiettivi a lungo termine devono inoltre puntare a ridurre per quanto possibile il ciclo di vita dei nuovi sistemi di propulsione a motore e ibridi, in modo che già dieci anni dopo la loro commercializzazione si possa disporre di sistemi di propulsione locali di nuova generazione privi di CO₂. La politica deve pertanto agevolare la transizione alle nuove tecnologie. Già applicando i valori di 120 g CO₂/km proposti dal regolamento per la media del parco auto si ottiene una riduzione obbligatoria media di circa 5 litri ogni 100 km per le automobili a benzina e di circa 4,5 litri ogni 100 km per i veicoli diesel del parco auto. Rispetto alla situazione attuale, questi valori obiettivo sono decisamente ambiziosi.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che **tutti gli Stati membri riducano** in modo significativo le emissioni delle autovetture. **Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, occorre mettere in atto politiche e misure a livello comunitario a livello nazionale in tutti i settori dell'economia comunitaria e non** soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se **il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse** continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

Emendamento

(4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che **devono essere ridotte** in modo significativo **anche** le emissioni delle autovetture. **In materia sono necessarie disposizioni sulle emissioni per costruttori e importatori di autovetture nuove. Soltanto una regolamentazione comunitaria garantisce che le autovetture di nuova immatricolazione siano soggette in tutti gli Stati membri alle stesse norme sul CO₂. Per conseguire l'obiettivo comune degli Stati membri e della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ non è sufficiente applicare** misure soltanto nei settori dell'industria e dell'energia, **bensì anche in quelli dei trasporti e in ambito domestico.** Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se **le emissioni di CO₂ dovessero** continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

Motivazione

Non sono gli Stati membri che devono ridurre le emissioni a norma del presente regolamento, bensì i costruttori o gli importatori di autovetture. Il rischio di ulteriore incremento dipende non dai "cambiamenti climatici", bensì dalle emissioni di gas a effetto serra, specialmente di CO₂.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La definizione di obiettivi comunitari per le autovetture nuove è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di provvedimenti differenti nei diversi Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ **rispetto a quelle offerte da** obiettivi di riduzione **stabiliti** a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.

Emendamento

(5) La definizione di obiettivi comunitari per le autovetture nuove è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di provvedimenti differenti nei diversi Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ **e impediscono che si verifichino distorsioni della concorrenza tra gli Stati membri a causa di** obiettivi di riduzione **differenti** a livello nazionale. **Siffatte distorsioni sarebbero del tutto in contrasto con l'obiettivo di creare un mercato interno unitario.** Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.

Motivazione

Soltanto una regolamentazione europea unitaria sulla base dell'articolo 95 impedisce distorsioni della concorrenza e provvedimenti e regimi divergenti a livello nazionale.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) L'UE risente dell'accelerata obsolescenza del suo parco veicoli. La cospicua percentuale di mezzi di

più di 10 anni nel parco veicoli europeo pregiudica l'attuazione di qualsiasi nuova normativa in materia di CO₂. Occorre quindi prestare particolare attenzione al rinnovo del parco veicoli attraverso incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi.

Motivazione

Per garantire l'efficacia del regolamento, è indispensabile favorire l'acquisto di veicoli nuovi. Se i consumatori continuano a preferire veicoli di seconda mano, in particolare quelli di più di 10 anni, non vi sarà alcuna concreta diminuzione delle emissioni di CO₂.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Un ulteriore

Emendamento

(10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai tecnologici apportati ai motori dei veicoli. ***L'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ mediante miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli dovrebbe essere sostenuto dallo sviluppo dell'ecotecnologia incorporata nelle autovetture, nonché dal miglioramento delle infrastrutture stradali, da una migliore gestione del traffico, da misure volte a incoraggiare l'uso di biocarburanti e da adeguati regimi fiscali.*** Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in

abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento.

considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento. ***È altresì importante, nel quadro della prossima revisione della direttiva 1999/94/CE, 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 nuove, una classificazione chiara dei veicoli, basata sulla loro efficienza in termini di consumo di carburante e sulle loro emissioni di CO₂.***

Motivazione

È molto importante fornire ai consumatori informazioni chiare. Nel quadro della revisione della direttiva 1999/94/CE è importante stabilire una classificazione chiara dei veicoli (per esempio classe A, classe A + B, ecc.).

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È opportuno che il quadro normativo

Emendamento

(11) È opportuno che il quadro normativo

per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni *ingiustificate* della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia.

per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia. ***Le tasse sulle autovetture dovrebbero essere collegate alle loro emissioni inquinanti ed essere concordate a livello dell'UE per evitare ulteriori frammentazioni del mercato interno basate su regimi fiscali divergenti nei vari Stati membri.***

Motivazione

Appare superflua la precisazione di distorsioni della concorrenza "giustificate" da parte della Commissione. Per evitare un'ulteriore frammentazione del mercato interno a causa dell'applicazione diversificata tra i vari Stati membri occorre conseguire a livello europeo un accordo su un regime fiscale per le automobili basato sulle emissioni inquinanti.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) Per ottenere autoveicoli con emissioni zero è necessario un drastico aumento delle risorse previste dal Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo per tecnologie che rendano possibili autovetture a emissioni zero.

Motivazione

È importante un maggiore investimento di risorse nella ricerca e sviluppo di tecnologie che rendano possibili autovetture a emissioni zero.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità **il parametro più opportuno** è la massa, che offre una correlazione **soddisfacente** con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È tuttavia opportuno raccogliere anche i dati **sull'altro parametro relativo** all'utilità, e cioè l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. **Nella fissazione degli obiettivi occorre tener conto dell'evoluzione prevista della massa delle automobili nuove fino al 2012 ed evitare possibili incentivi ad aumentare la massa dei veicoli al solo fine di ottenere un conseguente innalzamento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂. Nella definizione degli obiettivi per il 2012 sarà pertanto opportuno tener conto della potenziale evoluzione futura dell'incremento autonomo della massa dei veicoli prodotti dai costruttori e venduti nel mercato dell'Unione europea. Infine, la differenziazione degli obiettivi dovrebbe incentivare la riduzione delle emissioni in tutte le categorie di autovetture, anche se occorre riconoscere che le maggiori riduzioni possono essere ottenute per le auto più pesanti.**

Emendamento

(12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità **uno dei parametri adeguati** è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È tuttavia opportuno raccogliere anche i dati **su altri parametri relativi** all'utilità, e cioè l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. **Entro il 2014 la Commissione riesamina la disponibilità di dati e se del caso adegua il parametro attinente all'utilità.**

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento **promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile** e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. **In tal modo si rafforza** la competitività dell'industria europea e **si crea un maggior numero di** posti di lavoro qualificati.

Emendamento

(13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica **(costruttori e fornitori automobilistici)** ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento **deve pertanto essere articolato in modo tale da premiare e inserire nella contabilizzazione le innovazioni ecocompatibili che riducono le emissioni di gas a effetto serra e quindi sostiene le posizioni commerciali avanzate dell'industria automobilistica dell'UE e dei suoi fornitori** e tiene **adeguatamente** conto della futura evoluzione tecnologica. **Ciò promuove** la competitività dell'industria europea **in modo sostenibile e assicura** posti di lavoro qualificati **nell'Unione europea.**

Motivazione

La presente proposta di regolamento limita le innovazioni ecocompatibili atte a essere contabilizzate a quelle rilevabili pienamente con le procedure di prova vigenti. La limitazione a soltanto 5 g CO₂/km o con impiego di biocarburanti a 10 g CO₂/km con le "misure complementari" forfetarie è insufficiente. Si resta pertanto ben al disotto delle possibilità tecnologiche ed economiche.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Come parte dell'approccio integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, le ecoinnovazioni dovrebbero essere definite e garantite da norme quantificabili.

L'attuale procedura di omologazione europea non copre tutte le opzioni tecniche disponibili per ottenere miglioramenti. È, pertanto, necessario definire un metodo di valutazione del potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ attraverso l'introduzione di misure tecnologiche. Si dovrebbe prestare attenzione alle tecnologie che non rientrano o rientrano in misura insufficiente nei provvedimenti adottati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 e delle sue disposizioni di attuazione. L'omologazione per le innovazioni ecocompatibili sarà concessa nell'intento di offrire ulteriori incentivi all'industria automobilistica mediante il computo di quei vantaggi per il conseguimento dei loro obiettivi di riduzione specifica di CO₂. Inoltre, mentre le nuove tecnologie possono essere onerose per l'industria automobilistica, dovrebbero nonostante tutto essere promosse dalla Commissione attraverso un sistema di crediti specifici.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) Per assicurare una prevedibilità a lungo termine all'industria, tenendo nel contempo in considerazione i futuri sviluppi tecnologici, i nuovi obiettivi a lungo termine in materia di emissioni di CO₂ delle nuove autovetture vanno definiti tenendo in conto la valutazione di impatto elaborata dalla Commissione. Tali obiettivi devono puntare a conseguire una media di 95 g di CO₂/km nel 2020.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 13 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quater) Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzazione di veicoli a carburante alternativo nonché a emissioni basse o zero nel mercato dell'UE.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 13 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quinquies) Risulta particolarmente necessario, ai fini della realizzazione degli obiettivi ambientali e della lotta al cambiamento climatico, che l'industria automobilistica dell'UE rimanga competitiva a livello globale. Di conseguenza, è importante adottare misure efficaci, segnatamente in vista dei costi per l'intero settore automobilistico dell'UE, per garantire che non ne venga pregiudicata la competitività.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

Emendamento

(19) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un **solido** meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi.

(19) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un meccanismo **di sanzioni conforme al trattato** per garantire il rispetto degli obblighi.

Motivazione

Nella fissazione delle sanzioni vanno considerate tutte le circostanze e va rispettata la portata dell'articolo 95 TCE.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura.

Emendamento

(21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura ***ed essere basati esclusivamente su tale riferimento. Se, per motivi ben fondati, gli Stati membri non usano il certificato di conformità per completare il processo di immatricolazione e messa in circolazione di un'autovettura nuova, essi devono istituire le misure necessarie a garantire un'adeguata precisione della procedura di monitoraggio. Dovrebbe essere prevista una base dati comune UE per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come riferimento unico per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di autovetture nuove immatricolate. La Commissione dovrebbe garantire l'impiego della rete elettronica da parte degli Stati membri, come dimostrato dal progetto REGNET (il patrimonio culturale nelle reti regionali), che prevede un'ulteriore razionalizzazione dello***

scambio di dati di immatricolazione, come per le emissioni di CO₂, ai fini di un monitoraggio preciso. Inoltre, per consentire ai costruttori di rispondere agli sviluppi del mercato, la Commissione dovrebbe, entro il 30 agosto per ogni anno di monitoraggio, mettere a disposizione di ogni costruttore una relazione di monitoraggio interlocutoria per l'anno in questione.

Motivazione

Tutti gli Stati membri dovrebbero essere obbligati ad utilizzare come riferimento principale (ad esempio per le cifre CO₂) il certificato di conformità come base per il monitoraggio (attualmente, circa 12 Stati membri non usano tale documento). Dovrebbe, pertanto, essere istituita una base dati centrale europea per la raccolta di tali dati. Questo consentirebbe, inoltre, ai costruttori di fornire rapidi aggiornamenti in caso di modifiche tecniche ai propri veicoli. È fondamentale che i produttori sappiano prima possibile quale sarà la cifra ufficiale di CO₂ e di conseguenza i calcoli provvisori e la relazione interlocutoria della Commissione dovrebbe essere elaborati su base semestrale.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. ***È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo.*** Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi

Emendamento

(22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in ***conformità*** del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. ***Essa deve essere proporzionata e coerente con altri strumenti di riduzione del CO₂, per esempio il sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni.*** Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le

tecnologici. Le indennità per le emissioni *prodotte* in eccesso *dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea*.

emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni in eccesso *sono destinate a promuovere modi di trasporto sostenibili che non producono emissioni di CO₂, in particolare le reti di trasporto, la ricerca in materia di maggiore efficienza energetica e l'utilizzo di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, nonché il rinnovo del parco auto*.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 1

Testo della Commissione

Oggetto e *finalità*

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'UE, *consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km.*

Emendamento

Oggetto, *finalità* e *obiettivi*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale di riduzione delle emissioni di CO₂ all'interno dell'UE, compreso il settore dei trasporti. Il regolamento stabilisce un livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove di 120 g CO₂/km. Il regolamento stabilisce altresì l'obiettivo delle emissioni di CO₂ delle autovetture non superiore a 95 g CO₂/km dal 1° gennaio 2020.

2. Esso fissa inoltre il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori.

3. Il presente regolamento, in quanto elemento dell'approccio integrato della Comunità, sarà completato da misure aggiuntive corrispondenti almeno a 10 g CO₂/km.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione presenta una proposta relativa a una procedura globale per determinare tutte le misure utili a ridurre le emissioni di CO₂, con l'obiettivo di eliminare la distinzione tra le misure che interessano la propulsione o l'autovettura e le misure complementari e le ecoinnovazioni.

Motivazione

Per promuovere il progresso tecnologico nel settore automobilistico e offrire ai costruttori e ai fornitori automobilistici una sicurezza a lunga scadenza per pianificazione e investimenti occorre stabilire, sulla base di un censimento dettagliato e di una valutazione dell'impatto giuridico, obiettivi a lungo termine e quindi incentivare tecnologie alternative. Detti obiettivi andrebbero fissati a breve scadenza con la procedura legislativa di codecisione. La proposta deve prevedere una procedura globale per poter comprendere tutte le misure utili a ridurre le emissioni di CO₂.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di

2 610 kg e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità *e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario* ("autovetture nuove").

2 610 kg e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità ("autovetture nuove").

Motivazione

Al fine di incoraggiare i costruttori europei di autovetture a investire nelle nuove tecnologie mirate ad aumentare l'efficienza energetica e a ridurre le emissioni di CO₂, è necessario evitare di introdurre vantaggi specifici per le autovetture nuove importate da paesi terzi.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio comunitario meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Al fine di incoraggiare i costruttori europei di autovetture a investire nelle nuove tecnologie mirate ad aumentare l'efficienza energetica e a ridurre le emissioni di CO₂, è necessario evitare di introdurre vantaggi specifici per le autovetture nuove importate da paesi terzi.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Dal campo di applicazione del regolamento sono esclusi gli autoveicoli con particolari impieghi di tipo sociale a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera

f quinquies.

Motivazione

Il numero di questi veicoli è relativamente ridotto e pertanto è giustificata una deroga onde conformarsi del tutto al requisito della compatibilità sociale della presente regolamentazione in materia di CO₂.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) "impronta", la carreggiata di un'autovettura moltiplicata per il suo passo, come indicato nel certificato di conformità e definito nelle sezioni 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) "veicolo alimentato da carburante alternativo", un veicolo quale definito nel regolamento 715/2007 e nelle relative misure di attuazione.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f ter) "veicolo a emissioni zero", un'autovettura che quando è inoperante o funzionante non produce emissioni di CO₂ secondo la corrispondente procedura

Motivazione

L'emendamento non muta il significato del paragrafo, in quanto ha come scopo maggiore chiarezza redazionale.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

*f quater) "innovazione ecocompatibile",
qualsiasi misura o innovazione
tecnologica con comprovata capacità di
offrire un contributo quantificabile alla
riduzione delle emissioni di CO₂ che non
figuri o non sia sufficientemente
considerata nelle procedure di test del
regolamento (CE) n. 715/2007, né sia
tassativa giuridicamente alla luce delle
misure complementari di cui all'articolo
1. Tali misure figurano in un elenco
sintetico rivedibile.*

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera f quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

*f quinquies) i veicoli destinati per uso
sociale speciale sono i veicoli seguenti
della categoria M₁:*

- i) veicoli per uso speciale a norma della
direttiva 2007/46/CE con una massa di
riferimento superiore a 2000 kg,*
- ii) veicoli per uso speciale con una massa
di riferimento superiore a 2000 kg,
predisposti per accogliere sette o più
passeggeri con conducente, con*

esclusione dei veicoli della categoria M₁G a norma della direttiva 2007/46/CE ,

iii) veicoli per uso speciale con una massa di riferimento superiore a 1760 kg, prodotti per esclusivi scopi professionali e in cui è possibile utilizzare una sedia a rotelle in conformità della politica comunitaria a favore dei disabili.

Motivazione

Il numero di questi veicoli è relativamente ridotto e pertanto è giustificata una deroga onde conformarsi del tutto al requisito della compatibilità sociale della presente regolamentazione in materia di CO₂.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 2 – comma 1 – alinea

Testo della Commissione

2. Ai fini del presente regolamento, *i* costruttori si considerano **collegati se si tratta di imprese collegate**. Per "imprese collegate" si intendono:

Emendamento

2. Ai fini del presente regolamento, **più** costruttori **che costituiscono un'impresa collegata** si considerano **un costruttore unico**. Per "imprese collegate" si intendono:

Motivazione

L'emendamento non muta il significato del paragrafo, in quanto ha come scopo maggiore chiarezza redazionale.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 4

Testo della Commissione

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché **le emissioni specifiche medie di CO₂** delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche

Emendamento

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché **per il 2012 il 60 %, per il 2013 il 70%, per il 2014 l'80% e per il 2015 e per ogni anno successivo il 100%** delle proprie

determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche **di CO₂** determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

Emendamento 28

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

Testo della Commissione

Emendamento

Nel computo delle emissioni medie di CO₂ ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km e ogni autovettura a carburante alternativo è conteggiata come 1,5 autovetture e ogni autovettura a emissioni zero come 3 autovetture fino al 2015 compreso.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Nel computo delle emissioni specifiche di CO₂ sono tenute in conto le riduzioni di emissione permesse dalle innovazioni ecocompatibili.

Emendamento 30

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

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. I costruttori possono costituire un raggruppamento al fine di rispettare

l'obbligo di introduzione di veicoli a emissioni zero, come stabilito all'allegato I, paragrafo 2 bis.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – alinea

Testo della Commissione

2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, ***a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili***, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:

Emendamento

2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:

Motivazione

Non sussistono motivi per limitare a cinque anni i raggruppamenti. L'emendamento non altera per nulla l'obiettivo di riduzione media di 130 g/km.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 5 – alinea

Testo della Commissione

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato ***e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento***. Ferma restando l'applicabilità generale a tali

Emendamento

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione dei seguenti

raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione dei seguenti elementi:

elementi:

Motivazione

La costituzione di un raggruppamento cui ogni costruttore esterno può aderire alle condizioni concordate senza discriminazioni avrebbe l'effetto finale di introdurre un sistema chiuso di transazioni di emissioni per l'intero settore. Nel contesto della libertà organizzativa delle imprese e alla luce delle regole in materia di concorrenza occorre pertanto sopprimere una parte del testo. Gli accordi di raggruppamento sono ammissibili su basi contrattuali volontarie senza l'adesione imposta di concorrenti esterni.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini del presente regolamento.

Emendamento

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini del ***rispetto degli obblighi che loro incombono ai sensi dell'articolo 4 del presente regolamento. I dati di monitoraggio e comunicazione sono registrati e notificati nel registro centrale e messi a disposizione dei singoli costruttori e dei raggruppamenti.***

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. ***Per l'anno*** che ha inizio il 1° gennaio ***2010***, e per ogni ***anno*** successivo, ciascuno

Emendamento

1. ***Per il mese*** che ha inizio il 1° gennaio ***2012***, e per ogni ***mese*** successivo, ciascuno

Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II.

Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II.
Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori o agli importatori o ai rappresentanti indicati dai costruttori 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 e non burocratico.

Motivazione

La sorveglianza e la notifica delle emissioni medie dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione al fine di evitare distorsioni di mercato e discriminazioni tra costruttori. Le misure dovrebbero pertanto iniziare non prima del 2012, avvenire su base mensile e essere messe a disposizione dei costruttori automobilistici, al fine di coinvolgere meglio costruttori e clienti nel conseguimento degli obiettivi. L'emendamento intende assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati non generino costi operativi ingiustificati e operino nel modo più efficiente e meno burocratico possibile.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Entro il **28 febbraio 2011**, e successivamente ogni **anno**, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

Emendamento

2. Entro il **31 luglio 2012**, e successivamente ogni **sei mesi**, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni, **verificate da un revisore certificato**, di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

Motivazione

Le attività di monitoraggio e comunicazione devono cominciare al momento dell'applicazione del regolamento nel 2012 onde evitare distorsioni di mercato e discriminazioni tra i costruttori. È essenziale che i costruttori sappiano da subito quale sarà il livello ufficiale di CO₂, ragion per cui i calcoli provvisori della Commissione devono essere elaborati

semestralmente. La verifica dei dati degli Stati membri da parte di un revisore certificato dovrebbe assicurare che gli Stati membri raccolgano e controllino i dati relativi al CO₂ figuranti sui certificati di conformità e che i modelli di veicoli siano attribuiti correttamente ai rispettivi costruttori.

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – alinea

Testo della Commissione

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il **30 giugno 2011**, e successivamente ogni **anno**, calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

Emendamento

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il **30 agosto 2012**, e successivamente ogni **semestre**, calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

Motivazione

La sorveglianza e la notifica delle emissioni medie dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione al fine di evitare distorsioni di mercato e discriminazioni tra costruttori. Le misure dovrebbero pertanto iniziare non prima del 2012. Una tempestiva informazione sui valori ammissibili di CO₂ su base semestrale è necessaria ai costruttori a fini di sicurezza della pianificazione.

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro **due mesi** dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il **30 settembre** conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

Emendamento

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro **tre mesi** dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il **31 marzo dell'anno successivo** conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al

paragrafo 4.

Motivazione

La precisione dei dati raccolti dagli Stati membri ha un'importanza cruciale per il calcolo esatto dei valori degli obiettivi di riduzione specifica per i costruttori e pertanto il va prolungato ad almeno tre mesi il lasso di tempo in cui il costruttore può segnalare irregolarità nella banca dati.

Emendamento 38

**Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 6**

Testo della Commissione

6. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2010 o 2011, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato, per l'anno in questione, l'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'anno, essa ne informa il costruttore.

Emendamento

soppresso

Motivazione

La sorveglianza e la notifica delle emissioni medie dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione al fine di evitare distorsioni di mercato e discriminazioni tra costruttori. Le misure dovrebbero pertanto iniziare non prima del 2012.

Emendamento 39

**Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 7**

Testo della Commissione

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano **il Parlamento europeo, il Consiglio e** la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafi 2-5

Testo della Commissione

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

emissioni in eccesso x numero di autovetture nuove x indennità per le emissioni in eccesso stabilita al paragrafo 3.

dove:

"emissioni in eccesso" è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al [terzo] decimale più vicino; e

"numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato.

3. L'indennità per le emissioni in eccesso è pari a:

a. 20 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2012;

b. 35 euro, relativamente alle emissioni in

Emendamento

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

emissioni in eccesso x numero di autovetture nuove ***non conformi mediamente all'obiettivo di emissioni specifico del costruttore*** x indennità per le emissioni in eccesso stabilita al paragrafo 3.

dove:

"emissioni in eccesso" è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al [terzo] decimale più vicino; e

"numero di autovetture nuove ***non conformi mediamente all'obiettivo di emissioni specifico del costruttore***" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato ***e le cui emissioni specifiche sono superiori ai loro obiettivi e non possono essere compensate da altre autovetture immatricolate dal costruttore con emissioni di CO₂ inferiori ai propri obiettivi di emissione.***

3. ***Nell'anno civile 2012 e nell'anno civile successivo, l'indennità per le emissioni in eccesso è comparabile agli altri strumenti di riduzione delle emissioni di CO₂ come il sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni, ma non oltre 40 EUR.***

eccesso nell'anno civile 2013;

c. 60 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2014; e

d. 95 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2015 e negli anni civili successivi.

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.

Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

5. Le indennità per le emissioni in eccesso *si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea.*

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.

Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

5. Le indennità per le emissioni in eccesso *sono destinate a promuovere modi di trasporto sostenibili che non producono emissioni di CO₂, in particolare le reti di trasporto, la ricerca in materia di maggiore efficienza energetica e l'utilizzo di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, nonché la promozione del rinnovo del parco auto.*

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui *al* **paragrafo 1.**

Emendamento

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui *ai* **paragrafi 1, 2 e 3.**

Motivazione

La Comunità è abilitata a comminare sanzioni negli atti giuridici, tuttavia ciò esige il consenso degli Stati membri.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – alinea

Testo della Commissione

1. Entro il **31 ottobre 2011** e successivamente ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:

Emendamento

1. Entro il **30 giugno del 2013** e successivamente ogni anno la Commissione pubblica, **tra l'altro sul suo sito web**, un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:

Motivazione

La pubblicazione dei dati del costruttore dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione onde evitare distorsioni del mercato e discriminazioni tra costruttori. La pubblicazione dei dati non dovrebbe pertanto iniziare prima del 2013.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. **Dal 31 ottobre 2013**, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Emendamento

2. L'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Motivazione

La data di inizio è già stata fissata con un emendamento all'articolo 8, paragrafo 1.

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 9 – titolo e paragrafo 1

Testo della Commissione

Deroga **speciale per i costruttori indipendenti** con produzione in serie limitata

1. Un costruttore può presentare domanda

Emendamento

Obiettivo specifico per costruttori specializzati con produzione in serie limitata

1. Un costruttore può presentare domanda

di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

- a. è responsabile di **un numero di** autovetture nuove immatricolate nella Comunità **inferiore a 10.000 unità** per anno civile; e
- b. non è collegato ad altri costruttori.

di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

- a. è responsabile di **meno dello 0,1% delle** autovetture nuove immatricolate nella Comunità per anno civile; e
- b. non è collegato ad altri costruttori;
oppure
- c. **ove collegato, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento è o era un costruttore di modelli specifici con impianti propri di sviluppo e produzione.**

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafi 7 bis e 7 ter (nuovi)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Un costruttore può chiedere alla Commissione un obiettivo alternativo che preveda una riduzione del 25% delle emissioni specifiche medie rispetto al 2006 in luogo dell'obiettivo specifico calcolato in base all'allegato I, a condizione che

- a) non abbia un'impresa collegata e le sue immatricolazioni annue di nuove autovetture nell'UE si collochino tra il valore stabilito all'allegato I e l'1% del mercato dell'UE, oppure**
- b) abbia un'impresa collegata e le sue immatricolazioni annue di nuove autovetture nell'UE, unitamente a quelle dell'impresa collegata, si collochino tra il valore stabilito all'allegato I e l'1% del mercato dell'UE.**

7 ter. Le imprese collegate possono chiedere alla Commissione un obiettivo alternativo che preveda una riduzione del 25% delle emissioni specifiche medie rispetto al 2006 al posto dell'obiettivo

specifico calcolato in base all'allegato I, se le loro immatricolazioni annue di nuove autovetture nell'UE, unitamente a quelle dell'impresa collegata, si collocano tra il valore stabilito all'allegato I e l'1% del mercato dell'UE.

Motivazione

L'obiettivo alternativo del 25% (vale a dire una riduzione maggiore) rappresenta un incentivo per i costruttori di modelli specifici a compiere sforzi maggiori rispetto ai grandi costruttori. Poiché i costruttori di modelli in serie limitata non sono generalmente coperti dalla deroga di cui all'articolo 9, paragrafo 1, per correttezza è necessario integrare la proposta della Commissione.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

Emendamento

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. ***Nel quadro di detta relazione la Commissione formula raccomandazioni riguardanti un sistema di crediti e certificazioni per l'introduzione di innovazioni ecocompatibili.***

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Ogni volta che propone nuove disposizioni legislative che incidono sui veicoli leggeri e sui loro carburanti in un modo che dà luogo, direttamente o

indirettamente, a un aumento delle emissioni di CO₂, la Commissione deve indicare chiaramente tale fatto nelle sue proposte al Parlamento europeo e al Consiglio e deve tener conto di eventuali impatti negativi per la conformità dei costruttori all'obiettivo stabilito nel presente regolamento per le emissioni specifiche di CO₂

Motivazione

L'industria automobilistica dovrebbe essere messa al riparo in caso di proposte legislative che aumentino le emissioni di CO₂. Ciò è in linea con i principi stabiliti da CARS21: stabilità, prevedibilità e raggiungimento degli obiettivi nel modo più efficace possibile sotto il profilo dei costi. Quindi, dovrebbe essere chiaramente indicato se la normativa proposta incide negativamente sull'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. La Commissione esamina gli sviluppi tecnologici e introduce, se del caso, soglie equivalenti a quelle della CO₂ per altre forme di energia utilizzate per le autovetture. Tali misure, che sono intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. Per riflettere con maggiore precisione la prestazione effettiva delle autovetture a livello di emissioni di CO₂e

il potenziale costituito dalle misure complementari e dalle innovazioni ecocompatibili, la Commissione esamina regolarmente i test periodici utilizzati per misurare le emissioni di CO₂ quali definiti nel regolamento (CE) n. 715/2007 e li aggiorna di conseguenza.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quinquies. Entro il 2014 la Commissione, al termine di uno studio di impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta, in quanto parametro di utilità per determinare gli obiettivi specifici di emissione e, se del caso, rettifica l'allegato I secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 11

Testo della Commissione

Emendamento

Informazione dei consumatori

A partire dal 1° gennaio 2010 i costruttori provvedono affinché le etichette, i poster o il materiale promozionale di cui agli articoli 3, 5 e 6 della direttiva 1999/94/CE indichino in quale misura le emissioni specifiche di CO₂ di un'autovettura messa in vendita si discostino dall'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'autovettura a norma dell'allegato I.

Disposizioni di attuazione

Le misure necessarie per l'attuazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera (f bis), che sono intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Motivazione

L'approvazione a livello europeo delle innovazioni ecocompatibili nel quadro della comitatologia garantisce un approccio armonizzato. La comitatologia è una procedura prevista dal diritto comunitario, cui la Commissione fa regolarmente ricorso per adottare decisioni comuni volte a modificare la legislazione in vigore o ad introdurre un nuovo atto legislativo in conformità delle sue competenze nel settore della costruzione di autoveicoli.

Emendamento 52

Proposta di regolamento Allegato I – punto 1

Testo della Commissione

1. Per ciascuna autovettura nuova, le emissioni specifiche di CO₂ consentite, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 \text{ consentite} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Incremento autonomo della massa (AMI)
= 0 %

$$a = 0,0457$$

Emendamento

1. Per ciascuna autovettura nuova, le emissioni specifiche di CO₂ consentite, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 \text{ consentite} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0457$$

Emendamento 53

Proposta di regolamento Allegato I – punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Ciascun fabbricante garantisce che, nell'anno che inizia il 1° gennaio 2020 e in ogni anno successivo, almeno l'8% di tutte le autovetture che produce siano veicoli a emissioni zero. Per realizzare tale obiettivo i fabbricanti possono ricorrere

alle disposizioni sul raggruppamento di cui all'articolo 5, paragrafo 1 bis.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Allegato II – parte A – punto 1 – alinea

Testo della Commissione

1. Per *l'anno* che ha inizio il 1° gennaio **2010**, e per ogni *anno* successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio, i dati seguenti:

Emendamento

1. Per *il mese* che ha inizio il 1° gennaio **2012**, e per ogni *mese* successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio, i dati seguenti:

Motivazione

La sorveglianza e la notifica delle emissioni medie dovrebbe iniziare contestualmente all'introduzione della regolamentazione al fine di evitare distorsioni di mercato e discriminazioni tra costruttori. Le misure dovrebbero pertanto iniziare non prima del 2012. Un'informazione mensile sui dati relativi alle nuove autovetture e al controllo del CO₂ è necessaria ai costruttori a fini di sicurezza della pianificazione.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Allegato II – parte A – punto 3 – alinea

Testo della Commissione

3. Per *l'anno* che ha inizio il 1° gennaio **2010** e per ogni *anno* successivo gli Stati membri determinano, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:

Emendamento

3. Per *il mese* che ha inizio il 1° gennaio **2012** e per ogni *mese* successivo gli Stati membri determinano, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:

PROCEDURA

| | | | |
|--|---|---------------|-----------|
| Titolo | Livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove | | |
| Riferimenti | COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD) | | |
| Commissione competente per il merito | ENVI | | |
| Parere espresso da Annuncio in Aula | ITRE 17.1.2008 | | |
| Commissioni associate - annuncio in aula | 10.4.2008 | | |
| Relatore per parere Nomina | Werner Langen 4.3.2008 | | |
| Esame in commissione | 8.4.2008 | 27.5.2008 | 16.7.2008 |
| Approvazione | 1.9.2008 | | |
| Esito della votazione finale | +: -: 0: | 31 19 2 | |
| Membri titolari presenti al momento della votazione finale | Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoş Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierak, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto | | |
| Supplenti presenti al momento della votazione finale | Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Ţicău | | |
| Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale | Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli | | |

PROCEDURA

| | | | | |
|--|---|-------------------|-------------------|----------|
| Titolo | Livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove | | | |
| Riferimenti | COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD) | | | |
| Presentazione della proposta al PE | 19.12.2007 | | | |
| Commissione competente per il merito Annuncio in Aula | ENVI 17.1.2008 | | | |
| Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula | ITRE 17.1.2008 | IMCO 17.1.2008 | TRAN 17.1.2008 | |
| Pareri non espressi Decisione | IMCO 25.3.2008 | TRAN 22.1.2008 | | |
| Commissioni associate Annuncio in Aula | ITRE 10.4.2008 | | | |
| Relatore(i) Nomina | Guido Sacconi 26.2.2008 | | | |
| Contestazione della base giuridica Parere JURI | JURI 9.9.2008 | | | |
| Esame in commissione | 8.4.2008 | 28.5.2008 | 16.7.2008 | 9.9.2008 |
| Approvazione | 25.9.2008 | | | |
| Esito della votazione finale | +: -: 0: | 46 19 0 | | |
| Membri titolari presenti al momento della votazione finale | Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott | | | |
| Supplenti presenti al momento della votazione finale | Inés Ayala Sender, Sergio Berlato, Niels Busk, Hanne Dahl, Lena Ek, Christofer Fjellner, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard | | | |
| Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale | Georg Jarzembowski, Werner Langen, Pierre Pribetich, Seán Ó Neachtain | | | |
| Deposito | 28.10.2008 | | | |