

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

2005/0283(COD)

31.5.2006

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 direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti nel trasporto stradale
(COM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD))

Relatrice per parere: María del Pilar Ayuso González

PA_Leg

BREVE MOTIVAZIONE

Nonostante i numerosi sforzi volti a ridurre le emissioni di inquinanti dannosi all'ambiente e alla salute umana, molte città europee continuano a dover fare i conti con una cattiva qualità dell'aria. Il settore dei trasporti stradali, utilizzando il 26% del consumo totale di energia e contribuendo per il 24% al totale delle emissioni di CO₂, costituisce un settore chiave per ridurre le emissioni di inquinanti e il consumo di energia. Vi è un notevole potenziale per la riduzione delle emissioni dei veicoli. Ciononostante, attualmente tali tecnologie sono troppo costose.

Nella presente proposta la Commissione propone di costituire un mercato per veicoli meno inquinanti e più efficienti dal punto di vista energetico obbligando gli organismi pubblici a destinare almeno il 25% dei loro appalti annuali per gli automezzi pesanti a "veicoli puliti" (ovvero veicoli che sono conformi alla norma sulle prestazioni del veicolo ecologico migliorato (EEV)). Ciò significa che annualmente verrebbero comprati o presi in leasing almeno circa 4.000 autobus "puliti" e 8.000 automezzi "puliti".

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione. L'industria europea degli autoveicoli è un'industria per la produzione di massa e i governi possono svolgere un ruolo utile come "clienti di lancio", creando in tal modo mercati di dimensioni sufficienti con le necessarie economie di scala. Inoltre, tale misura potrebbe innalzare il profilo e incrementare la visibilità dei veicoli puliti tra le società e il pubblico in genere. Un'azione europea è necessaria in quanto le azioni a livello nazionale rischierebbero di frammentare il mercato interno e potrebbero condurre allo sviluppo di diverse miniserie di veicoli a seconda delle esigenze nazionali.

La relatrice è dell'avviso che l'obiettivo prescelto del 25% costituisce un compromesso valido e realizzabile tra il miglioramento della qualità dell'aria e lo sviluppo del mercato, da un lato, e costi di investimento supplementari accessibili e la disponibilità del mercato di massa, dall'altro. La relatrice considera altresì una scelta opportuna la scelta della Commissione di orientare la proposta inizialmente verso il mercato degli automezzi pesanti (che comprende autobus e la maggior parte dei veicoli utilitari, come i camion per la raccolta dei rifiuti) dove la quota degli appalti pubblici è relativamente elevata (almeno un terzo). Infine, la relatrice appoggia la scelta effettuata nella proposta a favore di un approccio neutrale sotto il profilo della tecnologia e basato sulla prestazione. Tale approccio favorisce l'innovazione e soluzioni basate sul mercato e garantisce all'industria la necessaria flessibilità per adeguarsi ai progressi tecnici ed economici. Ciononostante, la relatrice deplora che non venga introdotta alcuna norma "pulita" per l'efficienza energetica.

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
Considerando 4 bis (nuovo)

(4 bis) La direttiva 2003/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'8 maggio 2003 sulla promozione dell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili nei trasporti¹ fissa due obiettivi nazionali indicativi, 2% nel 2005 e 5,75% nel 2010, per l'introduzione sul mercato dei biocarburanti.

¹ *GU L 123 del 17.5.2003, pag. 42.*

Motivazione

Si dovrebbe fare riferimento agli atti legislativi che promuovono già l'uso di carburanti puliti nei trasporti.

Emendamento 2
Considerando 8

(8) Per promuovere i veicoli puliti dovrebbero essere utilizzate norme di rendimento. Una norma per i veicoli ecologici migliorati (Enhanced Environmentally friendly Vehicles - EEV) è stata definita nella direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato, prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi, prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto, destinati alla propulsione di veicoli, per i

(8) Per promuovere i veicoli puliti dovrebbero essere utilizzate norme di rendimento. Una norma per i veicoli ecologici migliorati (Enhanced Environmentally friendly Vehicles - EEV) è stata definita nella direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato, prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi, prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto, destinati alla propulsione di veicoli, per i

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

veicoli di peso superiore a 3,5 t. Al momento questa norma è la più adeguata per la definizione di un veicolo pulito nella presente direttiva. Occorre tuttavia prevedere la possibilità di modificare tale definizione per tenere conto dei più recenti progressi tecnici.

veicoli di peso superiore a 3,5 t. Al momento questa norma è la più adeguata per la definizione di un veicolo pulito nella presente direttiva. Occorre tuttavia prevedere la possibilità di modificare tale definizione per tenere conto dei più recenti progressi tecnici **e integrare norme relative all'efficienza energetica.**

Motivazione

Nell'attuale definizione di veicolo ecologico migliorato (Enhanced Environmentally friendly Vehicles (EEV)) non è prevista alcuna disposizione per l'efficienza energetica. Ciononostante, uno degli obiettivi della presente direttiva è di ridurre il consumo energetico globale da parte dei veicoli per il trasporto stradale. Di conseguenza, un'eventuale modifica della definizione EEV dovrebbe altresì cercare di integrare nella definizione norme per l'efficienza energetica.

Emendamento 3 Considerando 9

(9) I veicoli a basso consumo di carburante o che utilizzano carburanti alternativi, come i biocarburanti, il gas naturale, il GLP o l'idrogeno, e tecnologie differenti, come i sistemi a propulsione elettrica o ibrida (elettrica/a combustione), possono contribuire a ridurre le emissioni e l'inquinamento.

(9) I veicoli a basso consumo di carburante o che utilizzano carburanti alternativi, come i biocarburanti, il gas naturale, il GLP o l'idrogeno, e tecnologie differenti, come i sistemi a propulsione elettrica o ibrida (elettrica/a combustione), possono contribuire a ridurre le emissioni e l'inquinamento **e a migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane.**

Motivazione

Nella direttiva non viene fatto alcun riferimento alla qualità dell'aria nelle zone urbane, un problema che mezzi di trasporto puliti possono contribuire a migliorare.

Emendamento 4 Considerando 9 bis (nuovo)

(9 bis) La direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel¹ (la direttiva relativa alla qualità dei combustibili), fissando specifiche precise per la benzina e il combustibile diesel,

involontariamente pone limitazioni all'aumento dell'uso di biocombustibili e dovrebbe pertanto essere rivista.

¹ *GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).*

Motivazione

La direttiva sulla qualità del combustibile fissa specifiche per la benzina e il combustibile diesel, per motivi ambientali e sanitari, ad esempio limiti al contenuto di etanolo, etere e altri ossigenati nella benzina. Limita altresì la pressione del vapore della benzina. La norma EN590 fissa ulteriori limiti per motivi tecnici e stabilisce che il diesel non deve contenere più del 5% di biodiesel per volume. Tali limiti quantitativi pongono limitazioni all'aumento dell'uso di biocombustibili e dovrebbero essere rivisti.

Emendamento 5 Considerando 10

(10) L'obbligo di indire appalti per veicoli puliti dovrebbe aiutare a ridurre l'inquinamento e il consumo energetico nonché accelerare la diffusione delle relative tecnologie sul mercato.

(10) L'obbligo di indire appalti per veicoli puliti dovrebbe aiutare a ridurre l'inquinamento e il consumo energetico nonché accelerare la diffusione delle relative tecnologie sul mercato. ***Per garantire la sicurezza delle forniture energetiche nonché una migliore prestazione in termini ambientali, sarebbe auspicabile che gli Stati membri concentrassero la loro attenzione sugli appalti pubblici per veicoli puliti utilizzando combustibili e tecnologie alternative, in particolare biocarburanti, idrogeno e i sistemi a propulsione elettrica o ibrida (elettrica/a combustione).***

Motivazione

Anche se la direttiva è neutrale sotto il profilo della tecnologia, è importante che gli Stati membri concentrino la loro attenzione sulla promozione di combustibili e tecnologie alternative.

Emendamento 6
Considerando 10 bis (nuovo)

(10 bis) Simultaneamente, lo sviluppo di nuove tecnologie per i veicoli e di combustibili alternativi dovrebbe essere appoggiato dalla Comunità e dagli strumenti nazionali R&S nonché dall'uso dei Fondi strutturali.

Motivazione

La creazione del mercato mediante il rafforzamento dei bisogni della domanda deve essere accompagnata da misure volte a promuovere la ricerca, l'innovazione tecnologica e l'introduzione sul mercato. Ciò richiede finanziamenti pubblici, a livello sia UE sia nazionale. Il recente accento sull'innovazione posto dai Fondi strutturali potrebbe essere utilizzato maggiormente a tale riguardo.

Emendamento 7
Articolo 4, paragrafo 1

1. La definizione di veicolo pulito di cui all'articolo 2, lettera b), deve essere adeguata al progresso tecnico secondo la procedura di cui all'**articolo 6, paragrafo 2**.

1. La definizione di veicolo pulito di cui all'articolo 2, lettera b), deve essere adeguata al progresso tecnico secondo la procedura di cui all'**articolo 5, paragrafo 2**.

Motivazione

L'emendamento riguarda la correzione di un errore tecnico.

Emendamento 8
Articolo 4, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. La Commissione garantisce che le informazioni pertinenti sulle misure previste siano rese disponibili alle parti interessate in tempo utile.

Motivazione

Ai fini di utilizzare le conoscenze e le esperienze esistenti in seno all'industria e alle ONG, la Commissione e la commissione dovrebbero cercare un dialogo permanente, la diffusione di informazioni e una consultazione continua con le parti interessate.

Emendamento 9
Articolo 6, paragrafo 2, comma 2

Entro **tre** anni dalla data di cui all'articolo 7, paragrafo 1, la Commissione elabora una relazione sull'attuazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per indire appalti per veicoli puliti di peso inferiore a 3,5 t.. Detta relazione valuta gli effetti della presente direttiva, le relazioni degli Stati membri e la necessità di ulteriori azioni, e presenta eventuali proposte, in particolare sull'estensione dell'obbligo di appalti per veicoli puliti alle autovetture e ai veicoli utilitari leggeri di peso inferiore a 3,5 t.

Entro **due** anni dalla data di cui all'articolo 7, paragrafo 1, la Commissione elabora una relazione sull'attuazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per indire appalti per veicoli puliti di peso inferiore a 3,5 t.. Detta relazione valuta gli effetti della presente direttiva, le relazioni degli Stati membri e la necessità di ulteriori azioni, e presenta eventuali proposte, in particolare sull'estensione dell'obbligo di appalti per veicoli puliti alle autovetture e ai veicoli utilitari leggeri di peso inferiore a 3,5 t.

Motivazione

Per l'industria automobilistica, con la sua pianificazione a lungo termine in relazione agli investimenti e alle attività, è di massima importanza una migliore prevedibilità delle regolamentazioni future. L'industria ha bisogno di tempo per effettuare investimenti nei settori dello sviluppo e della produzione che siano ben pianificati ed efficaci sotto il profilo dei costi. Questa è stata anche una delle principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS21. La Commissione deve pertanto valutare quanto prima la necessità di un'ulteriore azione.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti nel trasporto stradale
Riferimenti	COM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)
Commissione competente per il merito	ENVI
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 16.2.2006
Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula	
Relatore per parere Nomina	María del Pilar Ayuso González 21.2.2006
Relatore per parere sostituito	
Esame in commissione	3.5.2006 30.5.2006
Approvazione	30.5.2006
Esito della votazione finale	+ : 46 - : 0 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Jan Březina, Philippe Busquin, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, Umberto Guidoni, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Vincenzo Lavarra, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca
Supplenti presenti al momento della votazione finale	María del Pilar Ayuso González, Ivo Belet, Edit Herczog, Toine Manders, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Vittorio Prodi, John Purvis
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Maria Badia I Cutchet, Giovanni Berlinguer, Hiltrud Breyer, Marco Cappato
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)	