



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

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

2012/0191(COD)

20.3.2013

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 Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli commerciali leggeri
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Relatore per parere: Markus Pieper

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Nel 2011 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato un atto legislativo (regolamento (UE) n. 510/2011) che fissa a decorrere dal 2020 un obiettivo di 147 g CO₂/km per le emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi (categoria N1) immatricolati nell'Unione per la prima volta e non precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione, tranne che per un periodo limitato.

Il regolamento prevede inoltre:

un **periodo di introduzione graduale** con un obiettivo per le emissioni specifiche di 175 g CO₂/km tra il 2014 e il 2017: nel 2014 il 70% del parco veicoli di un costruttore dovrà essere conforme, nel 2015 il 75%, nel 2016 l'80% e dal 2017 i poi il 100%;

supercrediti per ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km;

sanzioni ("indennità per le emissioni in eccesso") per i costruttori che non rispettano gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂;

deroghe per i piccoli costruttori aventi una produzione inferiore a 22 000 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione all'anno;

un **contributo per le ecoinnovazioni** destinato ai costruttori che applicano tecnologie innovative al fine di ridurre le emissioni di CO₂.

Le emissioni specifiche indicative di CO₂ per ogni veicolo commerciale leggero nuovo sono misurate sulla base della massa del veicolo e indicate in grammi al kilometro.

Gli obiettivi obbligatori per il 2020 compresi nella legislazione esistente prevedono l'attuazione. In base all'analisi tecnica effettuata per la valutazione d'impatto, le tecnologie che permettono di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km possono essere realizzate entro il 2020.

La proposta legislativa della Commissione in esame, che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011, stabilisce le modalità di conseguimento degli obiettivi. Le azioni proposte possono essere riassunte come segue:

- la fattibilità dell'obiettivo di CO₂ per i veicoli commerciali entro il 2020 è confermata;
- l'obiettivo continua ad essere stabilito sulla base della massa del veicolo e della relativa curva del valore limite;
- il contributo per le ecoinnovazioni e l'indennità per le emissioni in eccesso continuano ad applicarsi;

- i piccoli costruttori che producono ogni anno di un numero di veicoli commerciali inferiore a 500 unità sono esclusi dal campo di applicazione dell'obiettivo;
- il regolamento sarà sottoposto a un riesame entro la fine del 2014 al fine di stabilire nuovi obiettivi riguardanti emissioni di CO₂ ridotte applicabili al periodo successivo al 2020.

Il relatore accoglie favorevolmente la proposta della Commissione che conferma la fattibilità degli obiettivi per il 2020 e suggerisce di non presentare emendamenti all'obiettivo di 147 g CO₂/km, il quale rappresenta ancora un valore di riferimento ambizioso in tempi di ristrutturazione del settore.

Il relatore intende quindi rispettare il compromesso raggiunto meno di due anni fa e ricorda che, rispetto alla media del 2007 pari a 203 g CO₂/km, l'obiettivo di 147 g CO₂/km rappresenta una riduzione del 28% e comporta maggiori investimenti dei costruttori nelle nuove tecnologie.

Tali investimenti avranno tuttavia un impatto sul prezzo dei veicoli (aumento del prezzo fino al 10%) e un impatto sulle piccole e medie imprese (PMI), per le quali i veicoli commerciali leggeri rappresentano uno strumento di lavoro importante. Nell'attuale contesto economico, le PMI saranno molto caute nel valutare se vale la pena sostituire il loro vecchio veicolo e investire in un veicolo nuovo.

Il relatore ritiene che una panoramica generale per il periodo successivo al 2020 sia utile, ma che la fissazione di tali obiettivi nel quadro del riesame del regolamento nel 2014 debba essere posticipata non prima del 2018. La ragione è che la nuova procedura di prova non è ancora definita e probabilmente non lo sarà prima che siano disponibili il nuovo ciclo di prove WLTP (Worldwide Light Duty Test Procedure) e le relative procedure di prova. Dovrebbe tuttavia rimanere tempo sufficiente per garantire la sicurezza della pianificazione nel settore.

Per quanto concerne i supercrediti, il relatore non è d'accordo con la proposta della Commissione di non prolungare le relative disposizioni dopo il 2017. Al contrario, il relatore li considera un importante incentivo, in particolare per gli ingegneri, a sviluppare ed applicare nuove ed efficienti tecnologie, che non andrebbero limitate ai veicoli elettrici. Lo stesso vale per il concetto dei sistemi di ecoinnovazione: è necessario mantenerli nella proposta al fine di sostenere tecnologie efficienti e innovative in modo più efficace.

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 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Una modifica troppo frequente degli obiettivi genera incertezza per l'industria automobilistica e incide sulla sua competitività globale.

Emendamento 2
Proposta di regolamento

Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 147 g di CO₂/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO₂ in conformità 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, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

(2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 147 g di CO₂/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO₂ in conformità 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, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative. ***Tuttavia, gli studi effettuati dalla Commissione hanno dimostrato che le procedure di prova utilizzate per misurare le emissioni di CO₂ di cui al citato regolamento non hanno impedito ai fabbricanti di ricorrere in misura maggiore a flessibilità le quali hanno avuto per effetto presunte riduzioni delle emissioni di CO₂ che non sono dovute a miglioramenti tecnologici e non possono essere realizzate in condizioni di guida reali su strada. Occorre quindi riesaminare in via d'urgenza il regolamento (CE) n. 715/2007, onde garantire che le procedure di prova***

rispecchino adeguatamente il comportamento effettivo degli autoveicoli in materia di emissioni di CO₂.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) In base all'analisi tecnica effettuata per la valutazione d'impatto, le tecnologie che permettono di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km sono disponibili e la necessaria riduzione può essere ottenuta **a un costo inferiore a quello stimato nella precedente analisi effettuata prima dell'adozione del regolamento (UE) n. 510/2011. Inoltre è diminuito anche il divario tra l'attuale media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi e l'obiettivo.** Pertanto è confermata la possibilità di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km entro il 2020.

Emendamento

(3) In base all'analisi tecnica effettuata per la valutazione d'impatto, le tecnologie che permettono di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km sono disponibili e la necessaria riduzione può essere ottenuta. Pertanto è confermata la possibilità di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km entro il 2020. **Alla luce della crisi economica e della ristrutturazione del settore della costruzione automobilistica, è tuttavia importante che l'obiettivo possa essere conseguito senza imporre un onere supplementare a carico della competitività dell'industria a livello internazionale.**

Motivazione

Conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km è ancora un traguardo ambizioso.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire indicazioni riguardo alle modifiche da apportare al presente regolamento nel periodo successivo al 2020. Queste indicazioni devono essere basate su una valutazione del tasso di riduzione

Emendamento

(6) Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire indicazioni riguardo alle modifiche da apportare al presente regolamento nel periodo successivo al 2020. Queste indicazioni devono essere basate su una valutazione del tasso di riduzione

necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. È pertanto auspicabile che questi aspetti siano riesaminati, che la Commissione presenti una *relazione ed, eventualmente, elabori proposte* riguardo agli obiettivi nel periodo successivo al 2020.

necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. È pertanto auspicabile che questi aspetti siano riesaminati e che la Commissione presenti una *proposta* riguardo agli obiettivi nel periodo successivo al 2020 *prima della scadenza del presente regolamento. Al fine di garantire la sicurezza della pianificazione, occorre che tale proposta non sia formulata prima del 2018, poiché l'attuazione di tali obiettivi deve essere basata su un nuovo ciclo di prove e sulle relative procedure di prova, da applicarsi ai fini della misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ e per il monitoraggio degli obiettivi solo dopo il 2020.*

Motivazione

Occorre stabilire un obiettivo post 2020 solo dopo una valutazione dei progressi concreti realizzati nell'ambito del presente regolamento.

Emendamento 5 Proposta di regolamento

Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Il regolamento impone alla Commissione di procedere a una valutazione d'impatto per il riesame delle procedure di prova, al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento degli autoveicoli in materia di emissioni di CO₂. Questa iniziativa sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (World Light Duty Test) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora ultimata. In considerazione di ciò, l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 stabilisce

Emendamento

(10) Il regolamento impone alla Commissione di procedere a una valutazione d'impatto per il riesame delle procedure di prova, al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento degli autoveicoli in materia di emissioni di CO₂. Questa iniziativa sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (World Light Duty Test) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora ultimata. In considerazione di ciò, *e dato che il ciclo di prove esistente non rispecchia*

per il 2020 limiti di emissione misurati in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008. **Quando le procedure di prova** saranno state modificate, i limiti di cui all'allegato I dovranno essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per fabbricanti e categorie di veicoli.

sufficientemente le emissioni effettive su strada delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, è fondamentale sviluppare rapidamente un ciclo di prove più efficiente. Quando le attuali procedure di prova, fissate nell'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009, che stabilisce per il 2020 limiti di emissione misurati in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008, saranno state modificate, i limiti di cui all'allegato I dovranno essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per fabbricanti e categorie di veicoli.

Emendamento 6 Proposta di regolamento

Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) È opportuno valutare la necessità di abbandonare gli obiettivi di emissione di CO₂ e sostituirli con obiettivi di efficienza del carburante, dal momento che gli obiettivi di emissione di CO₂ non tengono conto delle emissioni nocive dei moderni motori a combustione interna. La Commissione è pertanto invitata a trasmettere una relazione in materia.

Emendamento 7 Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)
Regolamento (UE) n. 510/2011
Articolo 5

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

Per calcolare le emissioni medie specifiche di CO₂, ogni veicolo

commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km conta come:

- 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,
- 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2015,
- 2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2016,
- 1,5 veicoli commerciali leggeri nel 2017,
- 1 veicolo commerciale leggero a partire dal 2018.

Per la durata del regime di supercrediti, il numero massimo di nuovi veicoli commerciali leggeri, con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km, di cui tener conto nell'applicare i coefficienti di cui al paragrafo 1, non deve superare l'1% per costruttore.

Emendamento 8
Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)
Regolamento (UE) n. 510/2011
Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) All'articolo 12, paragrafo 1, l'ultima frase è soppressa.

Motivazione

Non è possibile porre limiti alle tecnologie innovative.

Emendamento 9
Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 ter (nuovo)
Regolamento (UE) n. 510/2011
Articolo 12 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) All'articolo 12 è aggiunto il

paragrafo seguente:

"4 bis. Entro il 31 dicembre 2013 la Commissione presenta le disposizioni di attuazione riviste concernenti l'omologazione in materia di ecoinnovazione, onde semplificare le modalità procedurali della domanda per l'impiego di tecnologie innovative e pubblicare quindi un manuale contenente le corrette procedure di domanda."

Motivazione

Il regolamento (UE) n. 510/2011 stabilisce che, per realizzare gli obiettivi dell'Unione, verranno considerati i risparmi in termini di CO₂ conseguiti attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative. Tuttavia finora è stata presentata soltanto una domanda di questo tipo. La situazione può essere migliorata attraverso il riesame delle procedure di omologazione al fine di semplificare le domande e pubblicare un manuale.

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 4 – lettera a

Regolamento (UE) n. 510/2011

Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione

“Entro il **31 dicembre 2014**, la Commissione *riesamina gli obiettivi per le emissioni specifiche, modalità e altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni* di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri *nuovi nel periodo successivo al 2020.*”;

Emendamento

"Entro il **31 gennaio 2016**, la Commissione *presenta una proposta concernente un obiettivo di emissione* di CO₂ per i **nuovi** veicoli commerciali leggeri *per il 2025. Il nuovo valore dell'obiettivo è compatibile con gli obiettivi UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto per il 2050, in particolare nel settore dei trasporti, e tiene conto inoltre dell'impatto sulla competitività dell'industria automobilistica europea. La proposta si basa sul nuovo ciclo internazionale di prova (WLDTF) onde sostituire le procedure di prova di cui al regolamento (CE) n. 715/2007. Qualora entro il 31 luglio 2015 non sia stato raggiunto a livello internazionale un accordo su tale norma, la proposta si basa sul nuovo ciclo di guida europeo (NEDC).*

La proposta relativa ad un nuovo valore limite di CO₂ contiene inoltre:

- una valutazione del ciclo di vita delle emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli leggeri. I risultati devono essere considerati in fase di valutazione del valore limite.

- i dati RDE (emissioni in condizioni di guida reali - Real World Driving Emissions);"

Emendamento 11
Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuova)
Regolamento (UE) n. 510/2011
Articolo 13 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) È inserito il seguente paragrafo:

"4 bis. La Commissione valuta la possibilità di sostituire l'approccio fondato sulle emissioni provenienti dal tubo di scappamento, in cui vengono conteggiate soltanto le emissioni associate alla produzione e all'uso di combustibile, con un approccio basato sul ciclo di vita, che comprende le emissioni di tutte le fasi di vita di un veicolo, dalla produzione dei materiali allo smaltimento o riciclaggio al termine del ciclo di vita."

Emendamento 12

Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 4 – lettera b – trattino 2
Regolamento (UE) n. 510/2011
Articolo 13 – paragrafo 6 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

‘Per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura regolamentare delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂, la Commissione adegua

"La procedura e il ciclo regolamentari di prova rimangono la base per l'obiettivo quale stabilito a norma dell'allegato I, punto 1, lettera c), del regolamento (UE)

le formule di cui all'allegato I mediante atti delegati, conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, garantendo nel contempo un rigore analogo delle prescrizioni in termini di riduzione per i costruttori e i veicoli di utilità diversa nell'ambito delle vecchie e nuove procedure di prova."

n. 510/2011, a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e a norma degli allegati III e XII del regolamento (CE) n. 692/2008. La nuova procedura di prova e il nuovo ciclo di prova sono pienamente definiti e attuati entro il 31 dicembre 2018. Entro tale data sono disponibili sufficienti dati di monitoraggio. La Commissione considera quindi la possibilità di stabilire nuovi obiettivi per il periodo successivo al 2020."

Motivazione

Al fine di garantire la sicurezza della pianificazione nel settore, la procedura regolamentare di prova va mantenuta finché la nuova procedura non sia pienamente sviluppata e attuata e finché non siano disponibili dati sufficienti. Solo successivamente va applicata una nuova procedura di prova.

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 5

Regolamento (UE) n. 510/2011

Allegato I – punto 1 – lettera c (nuova)

Testo della Commissione

‘(c) a decorrere dal 2020:

emissioni specifiche indicative di CO₂ =
147 + a × (M – M0)

in cui:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M0 = valore adottato a norma dell'**articolo 13, paragrafo 2**

a = 0,096.”.

Emendamento

"(c) a decorrere dal 2020:

emissioni specifiche indicative di CO₂ =
147 + a × (M – M0)

in cui:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M0 = valore adottato a norma dell'**articolo 13, paragrafo 5**

a = 0,096."

Motivazione

Errore dattilografico della Commissione.

PROCEDURA

Titolo	Modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO2 dei nuovi veicoli commerciali leggeri	
Riferimenti	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 11.9.2012	
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 11.9.2012	
Commissioni associate - annuncio in aula	17.1.2013	
Relatore per parere Nomina	Markus Pieper 25.10.2012	
Esame in commissione	23.1.2013	20.2.2013
Approvazione	19.3.2013	
Esito della votazione finale	+: 36	–: 12
	0: 1	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek	
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Oldřich Vlasák	