



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2012/0190(COD)**

28.3.2013

## **PARERE**

della commissione per i trasporti e il turismo

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 (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Relatore per parere: Eider Gardiazábal Rubial

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

L'obiettivo 2020 di 95 g CO<sub>2</sub>/km per le autovetture implica una riduzione del consumo annuale di carburante pari al 27% rispetto all'obiettivo di 130 g del 2015. Si prevede che esso vada a stimolare la ricerca e l'innovazione nel settore automobilistico, promuovendo una crescita e un'occupazione "verdi" e migliorando la competitività internazionale dell'industria dell'UE, riducendo al contempo la sua dipendenza dalle importazioni di petrolio.

Dato l'ampio sostegno a favore degli obiettivi della proposta legislativa in questione, il relatore propone un numero limitato di emendamenti nell'ottica generale di rafforzare gli obiettivi della proposta stessa.

### **i) L'obiettivo post 2020**

Una carenza della proposta della Commissione è rappresentata dal fatto che manca una visione per il periodo successivo al 2020. Sebbene non sia possibile prevedere il cammino esatto che imboccheranno i miglioramenti tecnologici entro il 2025, stabilire un obiettivo per il 2025 a) fornirebbe una certezza di pianificazione e investimento per l'industria automobilistica, b) stimolerebbe il mercato dei veicoli a bassissime emissioni di carbonio, c) preserverebbe la leadership a livello mondiale dell'UE per quanto concerne la produzione di automobili più pulite e efficienti sotto il profilo del consumo di carburante, nonché d) darebbe un chiaro segnale politico del fatto che occorre continuare a ridurre le emissioni. Il Parlamento europeo ha l'opportunità di guidare la discussione in merito al periodo successivo al 2020.

Il relatore propone un obiettivo per il 2025 che si situa tra 65 g CO<sub>2</sub>/km e 75 g CO<sub>2</sub>/km. La Commissione dovrebbe proporre un obiettivo preciso nella proposta legislativa da presentare entro la fine del 2014, alla luce della prevista commercializzazione di tecnologie a basse emissioni. Occorre osservare che negli Stati Uniti d'America è già stato fissato un obiettivo per il 2025.

### **ii) Un regime alternativo ai supercrediti**

La proposta della Commissione introduce, per il periodo tra il 2020 e il 2023, un regime di supercrediti per le autovetture le cui emissioni sono inferiori a 35 g CO<sub>2</sub>/km, con un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3 e nei limiti di un totale cumulato 20 000 veicoli per costruttore per l'intera durata del programma. Una lacuna di detti supercrediti risiede nel fatto che, seppur possano incoraggiare i costruttori a produrre un maggior numero di veicoli a bassissime emissioni, essi permettono loro anche di vendere più automobili inquinanti, il che fa sfumare il loro obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il relatore propone un sistema alternativo ai supercrediti che si prefigge di agevolare e accelerare il processo volto a introdurre nel mercato dell'Unione un numero maggiore di veicoli a bassissime emissioni di carbonio, incentivando e premiando i costruttori che hanno investito in tecnologie a basse emissioni. I costruttori che venderanno più del 5% di autovetture le cui emissioni sono inferiori a 50g CO<sub>2</sub>/km saranno ricompensati con un

aumento del loro obiettivo di 2 g (a titolo di esempio, 97g anziché 95 g CO<sub>2</sub>/km), mentre coloro che ne vendono meno del 4% vedranno il loro obiettivo ridursi di 1 g.

### **iii) Parametro di utilità: massa vs. impronta**

Benché il peso degli autoveicoli abbia un impatto fortissimo sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, il parametro di utilità basato sulla massa è stato mantenuto nella proposta della Commissione. L'analisi della valutazione d'impatto dimostra che il passaggio dalla massa all'impronta permette un beneficio in termini di costi, in quanto la riduzione del peso non viene incentivata in maniera sufficiente nel caso in cui sia la massa il parametro. Se si utilizza l'impronta, si limitano maggiormente gli incentivi perversi volti a modificare la progettazione dell'autoveicolo. L'impronta permetterebbe in particolare un maggiore ricorso alla riduzione del peso quale opzione di messa in conformità.

Nonostante i vantaggi dell'impronta, un cambiamento del parametro di utilità non centrerebbe l'obiettivo di una certezza in termini di pianificazione poiché è altamente probabile che i costruttori abbiano programmato i loro percorsi di messa in conformità fino al 2020 sulla base dell'attuale parametro. Pertanto, il relatore propone un regime doppio che prevede l'utilizzo dell'impronta quale alternativa alla massa a partire dal 2016. Dando ai costruttori la possibilità di scegliere tra la massa e l'impronta, si ridurrebbero i costi complessivi che essi devono sostenere per raggiungere i loro obiettivi del 2020.

### **iv) Discrepanze tra le emissioni di CO<sub>2</sub> stabilite in sede di omologazione e quelle effettive (ciclo di prova)**

Un serio motivo di preoccupazione è costituito dal divario crescente tra le emissioni stabilite in sede di omologazione e le emissioni effettive da parte delle nuove autovetture. Da un esame della letteratura e dalle informazioni provenienti dalle autorità di omologazione e dai laboratori di prova, emerge chiaramente che si sta ricorrendo sempre più spesso alle flessibilità al fine di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli. Per quanto concerne le autovetture, si stima che l'applicazione delle flessibilità negli ultimi dieci anni abbia comportato una diminuzione pari a circa l'11% delle emissioni di CO<sub>2</sub> registrate in sede di omologazione (larghezza di banda 6-16%), rappresentando almeno 1/3 delle diminuzioni ottenute nel periodo dal 2002 al 2010 (9,3 g/km su una riduzione di 26,8 g/km).<sup>1</sup>

Il possibile effetto del crescente ricorso alle flessibilità non è pertinente soltanto sotto il profilo normativo. Le diminuzioni registrate nel corso della prova di omologazione che non derivano da miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli non comportano una riduzione effettiva del consumo di carburante su strada. Questo significa che i veicoli non garantiscono ai consumatori finali minori costi di carburante, il che comporta una disinformazione degli stessi consumatori. La delusione di questi ultimi di fronte ai dati sul consumo effettivo di carburante potrebbe infine causare un calo del sostegno alla politica dell'UE volta alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, i variabili livelli di ricorso alle flessibilità da parte di diversi costruttori potrebbero dare origine a una concorrenza sleale.

---

<sup>1</sup> Cfr. gli studi effettuati per la Commissione:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)  
[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

Il relatore sottolinea la necessità di modificare il regolamento (CE) n. 715/2007<sup>1</sup> al fine di garantire che le procedure di prova riflettano in modo adeguato le emissioni generate dalla vera guida su strada. Vengono pertanto proposti taluni emendamenti al fine di affrontare la questione.

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo 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 – atto modificativo Considerando 2

##### *Testo della Commissione*

(2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 95g di CO<sub>2</sub>/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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<sup>10</sup>, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

##### *Emendamento*

(2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 95g di CO<sub>2</sub>/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO<sub>2</sub> 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<sup>10</sup>, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative. ***Tuttavia, gli studi condotti dalla Commissione hanno dimostrato che le procedure di prova utilizzate per misurare le emissioni di CO<sub>2</sub> di cui al citato regolamento non hanno impedito ai fabbricanti di ricorrere in misura maggiore alle flessibilità, il che si è tradotto in presunte riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> che non sono attribuibili***

---

<sup>1</sup> 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.

*a miglioramenti tecnologici e non possono essere realizzate in condizioni di guida reali su strada. Occorre pertanto procedere con urgenza, e comunque entro la fine del 2014, a una revisione del regolamento (CE) n. 715/2007 onde garantire che le procedure di prova forniscano un quadro preciso delle emissioni generate in condizioni di guida reali su strada.*

## **Emendamento 2**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 bis) Al fine di accelerare la diffusione sul mercato dei veicoli a bassissime emissioni di carbonio e/o delle auto elettriche, occorre sviluppare in tutta l'Unione un'infrastruttura adeguata per rifornire i veicoli di carburanti alternativi e di energia elettrica, compresa una fitta rete di punti di ricarica in tutti i luoghi opportuni ove le auto elettriche rimangono parcheggiate per molte ore, come i parcheggi di interscambio. Le auto elettriche dovrebbero, in via prioritaria, immagazzinare l'eccedenza di elettricità generata utilizzando l'energia eolica e/o solare. Dovrebbero inoltre essere introdotte a livello europeo targhe intercambiabili, in modo da favorire un maggior utilizzo di autovetture elettriche per brevi tragitti pendolari.*

*Motivazione*

*Le auto elettriche si rivelano particolarmente utili come strumenti per l'immagazzinamento dell'elettricità in eccesso prodotta da energia eolica e/o solare. Manca tuttavia l'infrastruttura a tal fine. Inoltre, l'introduzione di targhe intercambiabili, come avviene in Germania e in Austria, potrebbe offrire un incentivo per l'acquisto di una piccola vettura elettrica per i tragitti pendolari quotidiani, mantenendo nel contempo un'autovettura più*

*grande per le uscite con la famiglia.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 4**

##### *Testo della Commissione*

(4) Visti gli effetti sproporzionati che comporta per i piccoli costruttori il rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dei notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dei vantaggi soltanto marginali in termini di mancate emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i produttori responsabili ogni anno di un numero di autovetture nuove inferiore a **500** unità sono esclusi dal campo di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.

##### *Emendamento*

(4) Visti gli effetti sproporzionati che comporta per i piccoli costruttori il rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dei notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dei vantaggi soltanto marginali in termini di mancate emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i produttori responsabili ogni anno di un numero di autovetture nuove inferiore a **1 000** unità sono esclusi dal campo di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.

##### *Motivazione*

*Visti i notevoli oneri amministrativi connessi, la deroga dovrebbe applicarsi ai piccolissimi fabbricanti, responsabili di un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 unità all'anno.*

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 8**

##### *Testo della Commissione*

(8) 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 delle autovetture in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>. Questa iniziativa sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale

##### *Emendamento*

(8) 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 delle autovetture in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>. 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 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.

di prova per i veicoli leggeri (World Light Duty Test – *WLTP*) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa *che dovrebbe essere integrata quanto prima, una volta ultimata, nella legislazione dell'Unione*. *La Commissione dovrebbe valutare la necessità di completare la WLTP con disposizioni supplementari all'atto di integrarla nel diritto dell'Unione, al fine di garantire che le procedure di prova forniscano un quadro preciso delle emissioni generate in condizioni di guida reali su strada*. In considerazione di ciò, l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 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. 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.

## **Emendamento 5**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 12**

#### *Testo della Commissione*

(12) Occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per permetterle di completare le regole sulle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, di modificare i requisiti in materia di dati ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di adattare la formula per il calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> riportata nell'allegato I in funzione delle modifiche concernenti il valore della massa del veicolo e il procedimento di regolamentazione delle prove per la

#### *Emendamento*

(12) Occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per permetterle di completare le regole sulle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, di modificare i requisiti in materia di dati ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di adattare la formula per il calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> riportata nell'allegato I in funzione delle modifiche concernenti il valore della massa *e dell'impronta* del veicolo e il procedimento di regolamentazione delle prove per la



misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 14

#### *Testo della Commissione*

(14) La Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e la loro utilizzazione in quanto parametro di utilità nella formula nell'allegato I. Questi dati sono disponibili e la loro potenziale utilizzazione è stata esaminata nella valutazione d'impatto. Sulla base di detta valutazione si è concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 dovesse essere la massa. Tuttavia i costi inferiori e i vantaggi **della scelta** dell'impronta come parametro di utilità **dovranno essere considerati in occasione del prossimo riesame.**

#### *Emendamento*

(14) La Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e la loro utilizzazione in quanto parametro di utilità nella formula nell'allegato I. Questi dati sono disponibili e la loro potenziale utilizzazione è stata esaminata nella valutazione d'impatto. Sulla base di detta valutazione si è concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 dovesse essere la massa, ***dato che i costruttori hanno programmato i loro percorsi di messa in conformità fino al 2020 sulla base del mantenimento dell'attuale parametro.*** Tuttavia i costi inferiori e i vantaggi dell'impronta ***ne giustificerebbero l'impiego*** come parametro di utilità ***dal 2025 in poi.*** ***Pertanto, al fine di assicurare un'agevole transizione verso il futuro passaggio dalla massa all'impronta, è opportuno introdurre una formula basata sull'impronta, che può essere utilizzata dai costruttori a partire dal 2016 come alternativa alla formula basata sulla***

*massa.*

#### *Motivazione*

*Il principale vantaggio dell'impronta rispetto alla massa consiste nel fatto che non discrimina la riduzione del peso quale strategia per diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub>. La riduzione del peso è penalizzata nell'ambito dell'attuale sistema basato sulla massa. Se un costruttore di automobili riduce il peso medio del suo parco auto, le emissioni caleranno, ma l'obiettivo diventerà al contempo più arduo da raggiungere. Tale circostanza rende la riduzione di peso una strategia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> particolarmente poco allettante nell'ambito del vigente quadro normativo, dato che comporta un aumento del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub>.*

#### **Emendamento 7**

##### **Proposta di regolamento – atto modificativo Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Le emissioni di gas serra collegate al rifornimento energetico, alla produzione di veicoli e al loro smaltimento rappresentano componenti significative dell'attuale impronta globale di carbonio relativa al trasporto su strada la cui importanza è probabilmente destinata ad aumentare notevolmente in futuro. Occorre pertanto intraprendere azioni politiche per guidare i costruttori affinché adottino soluzioni ottimali che tengano conto, in particolare, delle emissioni di gas serra connesse alla produzione di energia fornita ai veicoli, ad esempio l'elettricità e l'energia da combustibili alternativi, e garantiscano che tali emissioni a monte non intacchino i vantaggi relativi al miglioramento del consumo energetico di esercizio dei veicoli perseguito dal presente regolamento. A tal fine, è opportuno che la Commissione consideri, nell'ambito del prossimo riesame del presente regolamento per il periodo successivo al 2020, un approccio normativo che tenga conto delle emissioni*

*di gas serra connesse al rifornimento energetico nonché il ciclo di vita del veicolo.*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*(1 bis) All'articolo 1 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:*

*"A decorrere dal 2025, il presente regolamento fissa un obiettivo compreso indicativamente tra 65 g CO<sub>2</sub>/km e 75 g CO<sub>2</sub>/km come livello di emissioni medie per il nuovo parco auto di cui all'articolo 13, paragrafo 5."*

## **Emendamento 9**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 2 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, insieme a tutte le imprese ad esso collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'UE inferiore a **500** unità nel precedente anno civile.

L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, insieme a tutte le imprese ad esso collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'UE inferiore a **1 000** unità nel precedente anno civile.

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento – atto modificativo

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 5 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

1. Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>, ogni autovettura nuova le cui emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sono inferiori a **35** g CO<sub>2</sub>/km sarà contabilizzata come **1,3** autovetture per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023 e come 1 autovettura nuova dal 2024 in poi.

**2. Il numero massimo di autovetture nuove di cui tener conto nell'ambito dell'applicazione dei coefficienti moltiplicatori** di cui al paragrafo 1 per il periodo compreso tra il 2020 e il **2023 non supera un totale cumulativo di 20 000 nuove registrazioni di autovetture** per costruttore.

#### *Emendamento*

1. Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>, ogni autovettura nuova le cui emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sono inferiori a **50** g CO<sub>2</sub>/km sarà contabilizzata come **1,5** autovetture per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023 e come 1 autovettura nuova dal 2024 in poi.

**2. L'aumento dell'obiettivo di emissioni specifiche medie derivante dall'applicazione del moltiplicatore** di cui al paragrafo 1 per il periodo compreso tra il 2020 e il **2013 è limitato a 2,5 g CO<sub>2</sub>/km all'anno** per ciascun costruttore.

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento – atto modificativo

#### Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 8 – paragrafo 4 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**All'articolo 8 è aggiunto il seguente paragrafo 4 bis:**

**“(4 bis) Qualora, a seguito della verifica della conformità della produzione, uno Stato membro constati, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2007/46/CE, che le emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo di serie si discostano in modo significativo dal tipo omologato, lo**

*scostamento in questione è comunicato alla Commissione unitamente ai dati dettagliati di cui all'allegato II del presente regolamento.*

*Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo rispetto al quale è stato rilevato uno scostamento vengono adeguate di conseguenza nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nell'anno civile successivo."*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 4 ter (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 8 – paragrafo 4 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*All'articolo 8 è aggiunto il seguente paragrafo 4 ter:*

*"(4 ter) La Commissione verifica, sulla base delle migliori fonti di informazioni disponibili, i valori effettivi delle emissioni di CO<sub>2</sub> notificate per tipo di veicolo e per costruttore e pubblica, nelle sue relazioni di monitoraggio annuali, un raffronto di tali valori con i valori di omologazione."*

#### *Motivazione*

*Diverse fonti forniscono informazioni in merito ai dati sul consumo di carburante effettivo, fra cui, ad esempio, dati raccolti e comunicati da singoli automobilisti in merito al proprio consumo di carburante, il monitoraggio del consumo di carburante dei veicoli in leasing, test eseguiti da organizzazioni automobilistiche o di consumatori. Le informazioni provenienti da queste e da altre fonti possono essere integrate per fornire un quadro dell'evoluzione dello scostamento tra il consumo di carburante indicato in sede di omologazione e quello effettivo, nonché per consentire un raffronto tra le prestazioni dei veicoli di diversi costruttori.*

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento – atto modificativo

#### Articolo 1 – punto 10 – lettera -a (nuova)

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 13 – paragrafo 2 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Entro il 31 ottobre 2014 e, successivamente, ogni tre anni, misure sono adottate per modificare l'allegato I in modo tale che **il dato  $M_0$  ivi riferito risulti** essere la massa **media** delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili.

#### *Emendamento*

Entro il 31 ottobre 2014 e, successivamente, ogni tre anni, misure sono adottate per modificare l'allegato I in modo tale che **i dati  $M_0$  e  $F_0$  ivi riferiti risultino** essere **rispettivamente** la massa **e l'impronta medie** delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili.

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento – atto modificativo

#### Articolo 1 – punto 10 – lettera b bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 13 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**All'articolo 13, paragrafo 3, è inserito il seguente comma 1 bis:**

**"Nell'ottica di garantire che le emissioni effettive siano tenute in debita considerazione e che i valori di  $CO_2$  misurati siano scrupolosamente comparabili, la Commissione, a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, assicura una rigorosa definizione degli elementi della procedura di prova che incidono in maniera significativa sulle emissioni di  $CO_2$  misurate, al fine di evitare il ricorso alle flessibilità del ciclo di prova da parte dei costruttori."**

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 13 – paragrafo 3 – comma 1 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*All'articolo 13, paragrafo 3, è inserito il seguente comma 1 ter:*

*"Onde verificare che le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli prodotti siano conformi ai valori del tipo omologato, occorre garantire che i valori relativi all'aerodinamica e alla resistenza al rotolamento siano ottenuti dal veicolo sottoposto alla verifica della conformità di produzione."*

*Motivazione*

*È fondamentale effettuare un test di decelerazione sul veicolo di cui si controlla la conformità della produzione al fine di stabilire l'aerodinamica e la resistenza al rotolamento nonché fornire dei valori che saranno utilizzati per la prova al dinamometro, che fa parte della prova di controllo di conformità della produzione. Ciò rappresenterebbe un cambiamento rispetto alla situazione attuale, in cui si usano le impostazioni del dinamometro del veicolo di prova originale. Prove sperimentali suggeriscono, in effetti, che spesso con un veicolo di serie non è possibile ripetere i valori originali del test di decelerazione.*

## **Emendamento 16**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera b quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 13 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*All'articolo 13 è inserito il seguente paragrafo 3 bis:*

*"(3 bis) La Commissione esamina i vantaggi derivanti dal fatto di garantire che i valori di CO<sub>2</sub> registrati in sede di*

*omologazione comprendano le emissioni prodotte dall'utilizzo dei principali dispositivi del veicolo che consumano energia, e, se del caso, presenta proposte affinché ciò si applichi nel periodo successivo al 2020."*

*Motivazione*

*Attualmente i dispositivi che consumano energia non sono attivati durante le procedure di prova. L'aria condizionata e le luci, ad esempio, sono spenti.*

**Emendamento 17**

**Proposta di regolamento – atto modificativo**

**Articolo 1 – punto 10 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 13 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

Entro il 31 dicembre **2014**, la Commissione riesamina gli obiettivi per le emissioni specifiche, le modalità e altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020.

*Emendamento*

Entro il 31 dicembre **2015**, *sulla base della nuova procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP)*, la Commissione riesamina gli obiettivi per le emissioni specifiche, le modalità e altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020, *nell'ottica di conseguire entro il 2025 un obiettivo compreso indicativamente tra 65 g CO<sub>2</sub>/km e 75 g CO<sub>2</sub>/km, a meno che non sia debitamente giustificato un obiettivo inferiore alla luce dell'utilizzo di tecnologie a basse emissioni e della loro commercializzazione.*

*Sulla base di tale riesame, che comprende una valutazione globale degli effetti sull'industria automobilistica e sulle industrie dipendenti, la Commissione formula, se del caso, una proposta al fine di modificare il presente regolamento in modo da renderlo efficiente in termini di*



*costi e quanto più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, nonché atto a garantire il raggiungimento degli obiettivi a lungo termine dell'Unione per quanto concerne la lotta ai cambiamenti climatici.*

*Nel quadro del riesame di cui sopra, la Commissione riferisce altresì in merito alle emissioni connesse al rifornimento energetico del veicolo e può formulare proposte, se del caso, riguardo alle modalità con cui tali emissioni debbano essere prese in considerazione nell'ambito del presente regolamento.*

*Eventuali modifiche della procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 sono tenute pienamente in considerazione mediante un esercizio di correlazione.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Articolo 14 bis (nuovo) – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma e all'articolo 13, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo *indeterminato* a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].

#### *Emendamento*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma e all'articolo 13, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo *di cinque anni* a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento]. *La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi*

*di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.*

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Allegato I – punto 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*All'allegato I, punto 1, la lettera b) è sostituita nel modo seguente:*

**"b) a partire dal 2016:**

*si applica una delle seguenti formule:*

**i) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> = 130 + a × (M – M<sub>0</sub>)**

**dove:**

**M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)**

**M<sub>0</sub> = il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2**

**a = 0,0457;**

**ii) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> = 130 + b × (F - F<sub>0</sub>)**

**dove:**

**F = impronta del veicolo in metri quadrati (m<sup>2</sup>)**

**F<sub>0</sub> = valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2**

**b = 17,6".**

*Motivazione*

*Nonostante i vantaggi dell'impronta, un cambiamento del parametro di utilità non offrirebbe certezza in termini di pianificazione poiché i costruttori hanno programmato i loro percorsi*

di messa in conformità fino al 2015 sulla base dell'attuale parametro. Pertanto, viene proposto un regime doppio che prevede l'eventuale utilizzo dell'impronta quale alternativa alla massa. Garantendo ai costruttori tale flessibilità, sarebbe possibile ridurre i costi complessivi che essi devono sostenere per raggiungere i loro obiettivi e offrire al contempo un incentivo a ridurre il peso. Il dato  $b=17,6''$  deriva dalla valutazione d'impatto della Commissione e corrisponde a una pendenza del 60%, con un onere ripartito equamente tra i costruttori.

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento – atto modificativo

#### Articolo 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 443/2009

Allegato I – punto 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) a partire dal 2020:

emissioni specifiche di  $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$

dove:

$M$  = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$M_0$  = il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2

$a = 0,0333$ .

#### *Emendamento*

"c) a partire dal 2020:

***si applica una delle seguenti formule:***

***i) emissioni specifiche di  $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$***

dove:

$M$  = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$M_0$  = il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2

$a = 0,0333$ ;

***ii) emissioni specifiche di  $CO_2 = 95 + b \times (F - F_0)$***

dove:

***$F$  = impronta del veicolo in metri quadrati ( $m^2$ )***

***$F_0$  = valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2***

***$b = 17,6''$ .***

#### *Motivazione*

*L'emendamento ha lo stesso obiettivo dell'emendamento 17. La formula basata sull'impronta è stata adeguata per riflettere l'obiettivo del 2020 (95 g  $CO_2/km$ ).*

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 13 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Allegato I – punto 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***All'allegato I è aggiunto il seguente punto 2 bis:***

***Un costruttore applica lo stesso parametro di utilità (massa o impronta) a tutto il suo parco auto.***

*Motivazione*

*I costruttori possono scegliere di utilizzare la massa o l'impronta quale parametro di utilità per comprovare il rispetto del loro obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>. Se avessero la possibilità di scegliere per ciascun tipo di veicolo del loro parco auto, ciò comporterebbe un indebolimento massimo del livello generale di ambizione senza fornire un forte incentivo a diminuire il peso delle vetture. Essi sceglierebbero semplicemente, per ciascun veicolo, il parametro di utilità che richiede loro meno sforzi possibili e non sarebbero incoraggiati ad adottare la riduzione del peso come strategia generale.*

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento – atto modificativo**

#### **Articolo 1 – punto 13 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 443/2009

Allegato I – punto 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***All'allegato I è aggiunto il seguente punto 2 ter:***

***Una volta che un costruttore abbia scelto di utilizzare l'impronta quale parametro di utilità per comprovare il rispetto dell'obiettivo specifico in materia di emissioni, esso non può tornare a utilizzare la massa negli anni successivi.***

### *Motivazione*

*Una volta che il costruttore abbia scelto di utilizzare l'impronta per comprovare il rispetto dell'obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, esso non può tornare a utilizzare la massa negli anni successivi. La finalità è evitare incentivi irragionevoli volti a modificare la progettazione dell'automobile, i quali possono compromettere il conseguimento dell'obiettivo in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> nonché i benefici economici che ne derivano.*

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO <sub>2</sub> delle autovetture nuove
<b>Riferimenti</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 11.9.2012
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	TRAN 11.9.2012
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Esame in commissione</b>	19.2.2013
<b>Approvazione</b>	26.3.2013
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 37 -: 5 0: 0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke