



---

**TESTI APPROVATI**

*Edizione provvisoria*

---

**P8\_TA-PROV(2018)0370**

**Livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi \*\*\*I**

**Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 3 ottobre 2018, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))<sup>1</sup>**

**(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)**

---

<sup>1</sup> La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A8-0287/2018).

## Emendamento 1

### Proposta di regolamento

#### Considerando 3

*Testo della Commissione*

(3) **La strategia europea per la mobilità a basse emissioni<sup>16</sup> fissa un obiettivo ambizioso: entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti dovranno essere ridotte almeno del 60% rispetto al livello del 1990 e aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che sono dannosi per la salute umana. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.**

*Emendamento*

(3) **I trasporti sono l'unico tra i settori principali dell'Unione in cui le emissioni di gas a effetto serra sono tuttora in aumento. Per rispettare gli impegni assunti dall'Unione nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione di tutto il settore dei trasporti ed entro la metà del secolo le emissioni di gas a effetto serra di tale settore dovrebbero aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici provenienti dai trasporti che danneggiano significativamente la salute umana e l'ambiente. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.**

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento

#### Considerando 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(4 bis) Lo sviluppo di strategie di ricerca, fornitura, trasformazione e produzione nell'ambito della costruzione di componenti leggeri è fondamentale per compiere progressi in una transizione a basse emissioni di carbonio nel settore automobilistico. Esiste un corpus crescente di ricerche sulle materie prime con fibre naturali e sui loro compositi**

*nell'ambito di un ruolo emergente più ampio della bioeconomia e dei prodotti rinnovabili, riciclabili e sostenibili che questa può realizzare. Tali sviluppi devono essere incentrati su una comprensione delle limitazioni concernenti le risorse naturali, della disponibilità della terra e quindi della necessità di offrire soluzioni sostenibili a fine vita.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di regolamento Considerando 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 ter) Una transizione equa e socialmente accettabile verso una mobilità a zero emissioni entro la metà del secolo richiede cambiamenti in tutta la catena del valore del settore automobilistico, tenendo in considerazione i possibili effetti negativi sui cittadini e le regioni in tutti gli Stati membri. Occorre considerare gli effetti sociali della transizione ed essere proattivi nell'affrontare le implicazioni sull'occupazione. È pertanto essenziale che le attuali misure siano accompagnate anche da programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori nonché da iniziative di formazione e ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti.*

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di regolamento Considerando 4 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 quater) Ai fini di un'efficace transizione verso una mobilità a zero emissioni è necessario un quadro*

*strategico comune per i veicoli, le infrastrutture, le reti elettriche, la produzione, la fornitura e il riciclaggio di batterie sostenibili, in cui gli incentivi economici e gli incentivi all'occupazione vadano di pari passo a livello di Unione, nazionale, regionale e locale, e siano sostenuti da strumenti di finanziamento dell'Unione più forti.*

## **Emendamento 5**

### **Proposta di regolamento Considerando 6**

#### *Testo della Commissione*

(6) *Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada metteranno in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.*

#### *Emendamento*

(6) Le emissioni del *settore* del trasporto su strada *rimangono* nettamente al di sopra *dei livelli registrati* nel 1990, *mettendo* in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

## **Emendamento 6**

### **Proposta di regolamento Considerando 9**

#### *Testo della Commissione*

(9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre

#### *Emendamento*

(9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre

generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali.

generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali. *Tuttavia, la valutazione ha altresì concluso che i risparmi di CO<sub>2</sub> conseguiti sono notevolmente inferiori a quelli suggeriti dai risultati della prova di omologazione e che il "divario di emissioni" tra la prova di omologazione e le prestazioni in condizioni reali ha notevolmente pregiudicato l'efficacia dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> così come la fiducia dei consumatori nel potenziale risparmio di carburante apportato dai nuovi veicoli.*

## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(10 bis) Al fine di garantire l'efficacia del presente regolamento, è opportuno conseguire riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> alle condizioni rilevate durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo. È pertanto opportuno inserire nel presente regolamento un rigoroso divieto di impianti di manipolazione e fornire alle autorità i mezzi necessari per garantire la conformità a tale divieto.*

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 12

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(12) *È importante che la* fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> *continui* a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco auto nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione .

(12) *La* fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> *continua* a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco auto nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione.

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) La valutazione della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1bis</sup> eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la necessità di chiarire e semplificare ulteriormente la legislazione, accrescendone così la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La raccomandazione (UE) 2017/948<sup>1 ter</sup> della Commissione è intesa a promuovere un'applicazione armonizzata della direttiva 1999/94/CE. Tuttavia, requisiti dell'Unione in materia di etichettatura delle autovetture meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici e i costi di gestione, oltre alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante, potrebbero favorire la diffusione delle autovetture più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettose dell'ambiente in tutta l'Unione. La Commissione dovrebbe pertanto procedere al riesame della direttiva 1999/94/CE entro il 31 dicembre 2019 e presentare una proposta legislativa pertinente. Inoltre, analogamente ai veicoli passeggeri, il settore dei veicoli commerciali leggeri potrebbe altresì beneficiare dell'introduzione di tale etichetta per il risparmio di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub>. La Commissione dovrebbe pertanto valutare anche tali opzioni per tale settore e, se del caso, presentare proposte legislative pertinenti.*

---

***1bis** 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 CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).*

***1ter** Raccomandazione (UE) 2017/948 della Commissione, del 31 maggio 2017, sull'uso dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante, misurati e omologati in conformità della procedura di prova armonizzata a livello internazionale per i veicoli leggeri (WLTP, World Harmonised Light Vehicles Test Procedure), al momento di fornire le informazioni ai consumatori a norma della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 142 del 2.6.2017, pag. 100).*

## **Emendamento 10**

### **Proposta di regolamento Considerando 13**

#### *Testo della Commissione*

(13) È ***pertanto*** opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni.

#### *Emendamento*

(13) È opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici ***dell'Unione*** per il 2030 ***e oltre***. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni. ***Inoltre, onde sostenere lo slancio della riduzione di emissioni oltre il 2030, si dovrebbe applicare almeno la stessa traiettoria per la riduzione delle emissioni al 1° gennaio 2031, al fine di consentire la costante decarbonizzazione del settore,***

*in linea con gli impegni presi ai sensi dell'accordo di Parigi.*

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 14

#### *Testo della Commissione*

(14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale **incentivo** nel settore dei veicoli a basse e a zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

#### *Emendamento*

(14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. ***Se parteciperà in ritardo alla necessaria transizione energetica nel settore dei trasporti, l'industria dell'Unione rischia di perdere il suo ruolo di primo piano.*** Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale ***meccanismo strategico*** nel settore dei veicoli a basse e a zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(14 bis) Il conseguimento dell'obiettivo a lungo termine di una mobilità nell'Unione completamente decarbonizzata non sarà possibile senza l'innovazione tecnologica e il progresso tecnico. In tale ottica e alla luce dell'aumento della concorrenza internazionale, è fondamentale che l'Unione e gli Stati membri continuino a compiere sforzi per esplorare e sviluppare***

*iniziative intese a promuovere le possibili sinergie nel settore, sulla scorta della recente "Alleanza europea per le batterie", e sostenere investimenti pubblici e privati a favore della ricerca e dell'innovazione nel settore automobilistico dell'Unione, affinché quest'ultima mantenga la propria leadership tecnologica nel settore e sia garantita la sostenibilità nel lungo termine della sua base industriale, che deve restare efficiente e concorrenziale sul mercato mondiale.*

### **Emendamento 13**

#### **Proposta di regolamento Considerando 15**

##### *Testo della Commissione*

(15) Un apposito meccanismo **di incentivazione** dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.

##### *Emendamento*

(15) Un apposito meccanismo **strategico** dovrebbe essere introdotto per facilitare **e accelerare** la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti **e debiti** dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni **e da garantire la sicurezza degli investimenti e una realizzazione adeguata di infrastrutture di ricarica.**

### **Emendamento 14**

#### **Proposta di regolamento Considerando 16**

##### *Testo della Commissione*

(16) Stabilire un parametro di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO<sub>2</sub> di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di

##### *Emendamento*

(16) Stabilire un **forte** parametro di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO<sub>2</sub> di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo, l'introduzione e **la**

tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

*commercializzazione* di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento Considerando 17**

#### *Testo della Commissione*

(17) Nel determinare i **crediti** per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO<sub>2</sub> tra i veicoli. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.

#### *Emendamento*

(17) Nel determinare i **parametri di riferimento per la quota di** veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO<sub>2</sub> tra i veicoli. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, **mentre un costruttore che non raggiunge il livello di riferimento dovrebbe rispettare un obiettivo più rigoroso in materia di CO<sub>2</sub>**. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.

## **Emendamento 16**

### **Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

(17 bis) **Investimenti tempestivi e sufficienti dovrebbero essere effettuati nella produzione e realizzazione di veicoli a zero e basse emissioni e nell'infrastruttura complessiva di supporto necessaria, incluse la produzione, la fornitura e il riciclaggio di batterie sostenibili. È necessaria**

***L'interazione efficace di diversi strumenti di sostegno a livello di Unione e nazionale per mobilitare e incentivare significativi investimenti pubblici e privati. Occorre istituire rapidamente infrastrutture di ricarica e rifornimento al fine di creare un clima di fiducia per i consumatori e di certezza commerciale per i produttori di veicoli. Si dovrebbe pertanto sostenere la produzione di batteria e di elementi di batteria nell'Unione, se possibile ubicata vicino ai siti di produzione dei veicoli.***

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento Considerando 23**

#### *Testo della Commissione*

(23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

#### *Emendamento*

(23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale **e adeguarlo nell'ottica di un abbassamento**, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(25 bis) Nei casi in cui l'equipaggiamento dei veicoli commerciali**

*leggeri più pesanti, della categoria N1 della classe di massa III, con una batteria elettrica possa aumentare il peso del veicolo al punto da implicarne il passaggio alla categoria N2, tale problema tecnico dovrebbe essere affrontato.*

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento Considerando 37**

#### *Testo della Commissione*

(37) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del presente regolamento, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare *quanto più possibile* le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati.

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento Considerando 38**

#### *Testo della Commissione*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal

#### *Emendamento*

(37) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del presente regolamento, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati.

#### *Emendamento*

(38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal

presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione .

presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione ***ed essere utilizzate per contribuire ad un'equa transizione verso una mobilità a zero emissioni. Tali indennità dovrebbero essere utilizzate anche per integrare programmi mirati per la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori interessati dai cambiamenti strutturali del settore automobilistico, e per iniziative di ricollocamento dei lavoratori e ricerca di occupazione in stretta collaborazione con le parti sociali, le comunità e le autorità competenti nelle regioni colpite dalla transizione occupazionale.***

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento Considerando 41

#### *Testo della Commissione*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici ***tali*** dati, ***e, se necessario***, elaborare le procedure necessarie per

#### *Emendamento*

(41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)<sup>23</sup> e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>24</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. ***Il modo più attendibile per garantire la reale rappresentatività dei valori di omologazione è costituito***

*individuare e raccogliere i dati necessari*  
per eseguire tali valutazioni.

*dall'introduzione di una prova delle  
emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali. La  
Commissione dovrebbe pertanto,  
mediante atti delegati, e valutando  
l'opportunità di utilizzare PEMS,  
sviluppare una prova di emissioni di CO<sub>2</sub>  
in condizioni reali di guida e introdurla al  
più tardi due anni dopo la data di  
applicazione del presente regolamento.  
Tuttavia, fino a quando tale prova non  
sarà applicabile, la conformità al presente  
regolamento dovrebbe essere garantita  
utilizzando i dati dei misuratori di  
consumo di carburante comunicati dai  
costruttori e associata a un limite, stabilito  
per ciascun costruttore nel 2021 quale  
differenza in termini percentuali che non  
deve essere superata. La Commissione  
dovrebbe poter rendere pubblici i dati sul  
consumo di carburante, ed elaborare le  
procedure necessarie per comunicare tali  
dati necessari sul consumo di carburante  
per eseguire tali valutazioni. La  
Commissione dovrebbe adottare misure  
adeguate in caso di mancato rispetto da  
parte dei costruttori dei requisiti di  
emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali ai  
sensi del presente regolamento.*

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti  
scientifici, Parere scientifico 1/2016  
"Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub>  
dei veicoli commerciali leggeri in  
condizioni reali e nelle prove di  
laboratorio".

<sup>24</sup> Raccomandazione del Parlamento  
europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e  
alla Commissione a seguito dell'inchiesta  
sulla misurazione delle emissioni nel  
settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

---

<sup>23</sup> Gruppo ad alto livello di consulenti  
scientifici, Parere scientifico 1/2016  
"Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub>  
dei veicoli commerciali leggeri in  
condizioni reali e nelle prove di  
laboratorio".

<sup>24</sup> Raccomandazione del Parlamento  
europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e  
alla Commissione a seguito dell'inchiesta  
sulla misurazione delle emissioni nel  
settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento Considerando 41 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(41 bis)*

*Attualmente non esiste un*

*modo armonizzato per valutare le emissioni dei veicoli commerciali leggeri durante tutto il loro ciclo di vita. È opportuno che la Commissione fornisca tale analisi entro la fine del 2026, al fine di presentare un quadro ampio delle emissioni di carbonio prodotte dal settore dei veicoli commerciali leggeri. A tal fine, la Commissione dovrebbe sviluppare, mediante atti delegati, una metodologia comune dell'Unione per una comunicazione coerente da parte dei produttori, a partire dal 2025, dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita di tutti i tipi di combustibili e sistemi di propulsione dei veicoli che immettono sul mercato. Tale metodologia dovrebbe inoltre essere in linea con le pertinenti norme ISO e tenere conto del potenziale di riscaldamento globale delle emissioni dei veicoli "dal pozzo alla ruota", "dal serbatoio alla ruota" e a fine vita. L'analisi della Commissione dovrebbe basarsi sui dati comunicati dai costruttori nonché su altri dati pertinenti disponibili.*

## **Emendamento 80**

### **Proposta di regolamento Considerando 42**

#### *Testo della Commissione*

(42) *Nel 2024 è previsto un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del [regolamento sulla condivisione degli sforzi e la direttiva sul sistema di scambio di quote]. È pertanto opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento nello stesso anno per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti.*

#### *Emendamento*

(42) È opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento *nel 2023* per consentire una valutazione *tempestiva, trasparente*, coordinata e coerente *della sua attuazione e dei progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi prefissati entro i termini stabiliti, anche in relazione ai progressi compiuti nell'ambito del regolamento sulla condivisione degli sforzi e della direttiva sul sistema di scambio di quote di emissioni.*

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento Considerando 46

#### *Testo della Commissione*

(46) Al fine di consentirle di modificare o sostituire elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M0 e TM0, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 11, e le formule nell'allegato I di cui all'articolo 14, paragrafo 3. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

#### *Emendamento*

(46) Al fine di consentirle di modificare o sostituire elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, ***stabilire i requisiti per garantire la conformità al divieto di impianti di manipolazione e il contenuto richiesto della documentazione ampliata di cui all'articolo 4, paragrafo 3 quater, stabilire le norme e procedure per riferire in merito alle emissioni durante l'intero ciclo di vita ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 8 bis***, completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, adeguare il valore M0 e TM0, di cui all'articolo 13, il massimale di 7 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 11, ***sviluppare la prova di emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali di cui all'articolo 12, paragrafo 1 bis***, e ***adeguare*** le formule nell'allegato I di cui all'articolo 14, paragrafo 3. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle

riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

## Emendamento 25

### Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di *assicurare* il corretto funzionamento del mercato interno.

#### *Emendamento*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di *conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di clima e di rispettare gli impegni in materia di clima da essa sottoscritti a livello internazionale, in modo coerente con* il corretto funzionamento del mercato interno.

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:
- (a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **15%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;
  - (b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **15%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

#### *Emendamento*

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:
- (a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **20 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;
  - (b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **20 %** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***A partire dal 1° gennaio 2025, un livello di riferimento pari a una quota di mercato del 20 % delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2025, si applica alla quota di veicoli a zero e basse emissioni, quota determinata conformemente al punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B rispettivamente.***

## **Emendamenti 81 e 95**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi:

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **30%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **30%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi:

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **40%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **40%** della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

## **Emendamento 96**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 5 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***A partire dal 1° gennaio 2030, un livello di riferimento pari a una quota di mercato***

*del 35% delle vendite di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi nel 2030, si applica alla quota di veicoli a zero e basse emissioni, quota determinata rispettivamente a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.*

## **Emendamento 30**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – paragrafo 1 – lettera b**

##### *Testo della Commissione*

(b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).

##### *Emendamento*

(b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»). ***Alla Commissione, conformemente agli obiettivi del presente regolamento, è conferito il potere di aggiornare, se necessario, il limite della massa di riferimento (2 610 kg) per i veicoli commerciali leggeri alimentati con combustibili alternativi che richiedono un peso aggiuntivo, dovuto a sistemi di propulsione e di accumulazione dell'energia (batterie) più pesanti rispetto a quelli utilizzati per i veicoli convenzionali.***

## **Emendamento 31**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***4 bis. Il presente regolamento si applica ai veicoli a combustibili alternativi con***

*una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non eccedente 4 250 kg, a condizione che la massa eccedente i 3 500 kg sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione rispetto al sistema di propulsione di un veicolo con le stesse dimensioni, dotato di un motore a combustione interna ordinario ad accensione comandata o spontanea.*

## **Emendamento 32**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera n bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(n bis) "impianto di manipolazione": un elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di un qualsiasi sistema o di una qualsiasi parte di un sistema che aumenti le emissioni di CO<sub>2</sub> in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo.*

## **Emendamento 33**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei sistemi e dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che le autovetture o i veicoli commerciali leggeri del costruttore, nell'uso normale, soddisfino gli obiettivi in materia di emissioni specifiche e altri requisiti di cui al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.*

## **Emendamento 34**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 ter.** *L'uso di impianti di manipolazione è vietato. Tale divieto non si applica quando:*

*(a) l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro del veicolo;*

*(b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore; oppure*

*(c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova di cui all'articolo 1.*

## **Emendamento 35**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 3 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 quater.** *Affinché le autorità di omologazione possano valutare la conformità ai paragrafi 3 bis e 3 ter del presente articolo, il costruttore fornisce una documentazione ampliata. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato a norma dell'articolo 16 per integrare il presente regolamento coi requisiti per garantire la conformità al divieto di impianti di manipolazione e al contenuto richiesto della documentazione ampliata.*

## **Emendamento 36**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 7 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a

ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati 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. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

### **Emendamento 37**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 3**

###### *Testo della Commissione*

Il registro è pubblico.

ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri *assicurano* che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

###### *Emendamento*

Il registro è pubblico, *anche in formato digitale*.

### **Emendamento 38**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 7 – paragrafo 5 – comma 1**

###### *Testo della Commissione*

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.

###### *Emendamento*

I costruttori *notificano* 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.

### **Emendamento 39**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 7 – paragrafo 8 – comma 3**

*Testo della Commissione*

La Commissione **può adottare** norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

**Emendamento 40**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 7 – paragrafo 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

La Commissione **adotta** norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

*Emendamento*

**8 bis. Dal 1° gennaio 2025 in poi i costruttori comunicano alla Commissione, sulla base di una metodologia armonizzata a livello dell'Unione, le emissioni di CO<sub>2</sub> relative al ciclo di vita di tutte le autovetture nuove e di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che immettono sul mercato a partire da tale data. A tal fine la Commissione adotta, entro il 31 dicembre 2022, atti delegati a norma dell'articolo 16 al fine di integrare il presente regolamento specificando norme dettagliate sulle procedure per comunicare la totalità delle emissioni di CO<sub>2</sub> relative al ciclo di vita di tutti i tipi di carburanti e sistemi di propulsione dei veicoli registrati sul mercato dell'Unione.**

**Entro il 31 dicembre 2026, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente un'analisi delle emissioni complessive durante il ciclo di vita prodotte dai veicoli leggeri nuovi nell'Unione, compresa un'analisi in merito alle opzioni relative a eventuali misure normative, al fine di orientare meglio gli sforzi delle politiche future in materia di riduzione delle emissioni in tale settore. Tale analisi è messa a**

*disposizione del pubblico.*

## **Emendamento 41**

### **Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione. ***Tali indennità sono utilizzate per integrare le misure dell'Unione e nazionali, in stretta cooperazione con le parti sociali, per promuovere la formazione e la redistribuzione delle competenze dei lavoratori del settore automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite dalla transizione, al fine di contribuire a una transizione equa verso la mobilità a zero emissioni.***

## **Emendamento 42**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3**

#### *Testo della Commissione*

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

#### *Emendamento*

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di ***autovettura o*** veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

## Emendamento 43

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

##### *Emendamento*

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili **e solo fino a quando il valore misurato in base alla WLTP non sia integrato o sostituito da altri dati che meglio rappresentano le emissioni in condizioni reali.**

## Emendamento 44

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**Entro 12 mesi dall'omologazione di una tecnologia innovativa o di un pacchetto di tecnologie innovative, il fornitore o il costruttore di tale tecnologia innovativa omologata o di tale pacchetto, fornisce le prove basate sui risultati dei test delle emissioni reali di guida dei veicoli di serie, al fine di convalidare il contributo di tale tecnologia o pacchetto.**

## Emendamento 45

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 4

##### *Testo della Commissione*

La Commissione può adeguare il massimale, con effetto a partire dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

##### *Emendamento*

La Commissione può adeguare il massimale **verso il basso**, con effetto a partire dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

## Emendamento 46

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera d

##### *Testo della Commissione*

(d) le tecnologie innovative non devono essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione. Con effetto dal 1° gennaio 2025, questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.

##### *Emendamento*

(d) le tecnologie innovative non devono essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione. Con effetto dal 1° gennaio 2025, questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria **e di riscaldamento**.

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento

#### Articolo 12 – paragrafo 1

##### *Testo della Commissione*

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151. ***Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività nel tempo.***

##### *Emendamento*

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento

#### Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***1 bis. Al fine di garantire la rappresentatività di cui al paragrafo 1, la conformità con il presente regolamento è misurata, a decorrere dal 1° gennaio 2023, mediante una prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 al più tardi***

*due anni dopo la data di applicazione del presente regolamento, al fine di integrare il presente regolamento sviluppando la prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali utilizzando i PEMS.*

#### **Emendamento 49**

##### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 ter. Fino a quando la prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni reali non sarà applicabile, la conformità al presente regolamento è misurata sulla base dei dati dei misuratori di consumo di carburante ed è soggetta a un limite stabilito per ciascun costruttore nel 2021 quale differenza in termini percentuale, che non dovrà essere superata, tra i dati e le emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche del costruttore misurate ai fini delle procedure di omologazione e certificazione avviate a partire dal 2021 in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007.*

#### **Emendamento 50**

##### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 quater. Se le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano il limite di cui al paragrafo 1 ter, l'obiettivo per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tale fabbricante, utilizzato ai fini della conformità al presente regolamento, deve essere adeguato in misura del superamento individuato.*

#### **Emendamento 51**

##### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis.** *La Commissione assicura che il pubblico sia informato dell'evoluzione nel tempo della rappresentatività in condizioni reali di cui al paragrafo 1.*

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 ter.** *Qualora non siano disponibili adeguate norme di precisione per quanto riguarda le apparecchiature di misurazione di bordo del consumo di carburante, la Commissione dà mandato per adoperarsi al fine di concordare le norme tecniche e introdurle nel diritto dell'Unione entro il 1° gennaio 2020.*

## **Emendamento 53**

### **Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. La Commissione **può adottare tali misure** tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

3. La Commissione **adotta**, tramite **atti di esecuzione, norme dettagliate sulle procedure di comunicazione dei dati dei misuratori del consumo di carburante. Tali** atti di esecuzione **sono adottati** conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

## **Emendamento 82**

### **Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Nel **2024** la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del

1. Nel **2023** la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del

caso, di una proposta di modifica del regolamento. **La** relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni **e** della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>29</sup>.

caso, di una proposta di modifica del **presente** regolamento. **Tale** relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni, **in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri**, della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>29</sup> **e dell'impatto sui consumatori esercitato dal regolamento, in particolare sui consumatori a basso e medio reddito. La relazione esamina anche le opzioni volte a incentivare l'adozione di carburanti avanzati a basso contenuto di carbonio, tra cui il biogas e i carburanti sintetici prodotti con energie rinnovabili.**

---

<sup>29</sup>Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

---

<sup>29</sup>Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

## **Emendamento 54**

### **Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 2**

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali delle autovetture e dei veicoli commerciali

#### *Emendamento*

2. La Commissione tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, **anche utilizzando il PEMS e il**

leggeri.

*telerilevamento.*

## **Emendamento 55**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. Entro il 31 dicembre 2019, la Commissione riesamina la direttiva 1999/94/CE e, se del caso, presenta una proposta legislativa pertinente al fine di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato.*

*Nell'ambito del riesame di cui al primo comma, la Commissione valuta anche le opzioni per l'introduzione di un'etichetta per il risparmio di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi e, se del caso, presenta una proposta legislativa pertinente a tal fine.*

## **Emendamento 56**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*La Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per fissare obiettivi supplementari di riduzione delle emissioni per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi a decorrere dal 1° gennaio 2031, al fine di mantenere almeno la traiettoria per la riduzione delle emissioni realizzata nel periodo fino al 2030.*

## **Emendamento 57**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 16 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento] .

*Emendamento*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo **4, paragrafo 3 quater**, all'articolo 7, paragrafi **7 e 8 bis**, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, **all'articolo 12, paragrafo 1 bis**, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].

**Emendamento 58**

**Proposta di regolamento  
Articolo 16 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

*Emendamento*

2. La delega di potere di cui **all'articolo 4, paragrafo 3 quater**, all'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, all'articolo **7, paragrafo 8 bis**, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, **all'articolo 12, paragrafo 1 bis**, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

**Emendamento 59**

**Proposta di regolamento  
Articolo 16 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. L'atto delegato adottato ai sensi

*Emendamento*

4. L'atto delegato adottato ai sensi

dell'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

**dell'articolo 4, paragrafo 3 quater,**  
dell'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, dell'articolo **7, paragrafo 8 bis,**  
dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, **dell'articolo 12, paragrafo 1 bis,**  
dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## **Emendamento 60**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 17 – paragrafo 1**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 11 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione adotta atti **di esecuzione** in conformità dell'articolo **15** al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante.

## **Emendamento 61**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 17 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

2. La Commissione adotta atti **delegati** in conformità dell'articolo **14 bis** al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante.

**è inserito l'articolo seguente:**

**"Articolo 14 bis**

**Esercizio della delega**

1. *Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
2. *Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica]. 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.*
3. *La delega di potere di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
4. *Prima dell'adozione di un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*.*
5. *Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*
6. *Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11 bis, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio*

*hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.*

---

*\* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1."*

## **Emendamento 62**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – parte A – punto 6.3 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Per il calcolo della formula, l'obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 definito al punto 4 è corretto in modo da tenere conto della differenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate con la procedura WLTP e le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate con la procedura WLTP.*

*In merito ai nuovi operatori, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 16 onde modificare il presente regolamento sviluppando una formula per calcolare il pertinente obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 per ciascun costruttore.*

## **Emendamento 63**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – parte A – punto 6.3 – paragrafo 3 - comma 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o *inferiore* a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi

*per il periodo dal 2025 al 2029 il fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05; se tale somma è compresa tra 1,0 e 0,98, il fattore ZLEV è fissato a 1,0; se tale somma è inferiore a 0,95, il fattore ZLEV è fissato a 0,95;*

*dal 2030 in poi, il fattore ZLEV è  $(1+y-x)$ , a meno che tale somma sia superiore a*

*1,05 o inferiore a 0,95, in tal caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o a 0,95, secondo i casi*

## **Emendamento 98**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I — parte A — punto 6.3 — paragrafo 4 — comma 3**

*Testo della Commissione*

è pari al **15%** negli anni dal 2025 al 2029 e al **30%** dal 2030 in poi.

*Emendamento*

è pari al **20%** negli anni dal 2025 al 2029 e al **35%** dal 2030 in poi.

## **Emendamento 65**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 6.3.1 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Per il calcolo della formula, l'obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 definito al punto 4 è corretto in modo da tenere conto della differenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate con la procedura WLTP e le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate con la procedura WLTP.*

*In merito ai nuovi operatori, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 16 onde modificare il presente regolamento sviluppando una formula per calcolare il pertinente obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 per ciascun costruttore.*

## **Emendamento 66**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 6.3.1 – paragrafo 3 – comma 3**

*Testo della Commissione*

fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o **inferiore a 1,0** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **1,0, secondo i casi**

*Emendamento*

fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05; **se tale somma è compresa tra 1,0 e 0,98, il fattore ZLEV è fissato a 1,0; se tale somma è inferiore a 0,95, il fattore ZLEV**

*è fissato a 0,95;*

### **Emendamento 67**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – parte B – punto 6.3.1 – paragrafo 4 – comma 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

X è pari al **15%**

x è pari al **20 %**

### **Emendamento 68**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – parte B – punto 6.3.2 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Per il calcolo della formula, l'obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 definito al punto 4 è corretto in modo da tenere conto della differenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate con la procedura WLTP e le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate con la procedura WLTP.*

*In merito ai nuovi operatori, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 16 onde modificare il presente regolamento sviluppando una formula per calcolare il pertinente obiettivo per le emissioni specifiche del 2021 per ciascun costruttore.*

## **Emendamento 69**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – parte B – punto 6.3.2 – paragrafo 3 – comma 3**

##### *Testo della Commissione*

fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **1,0** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **1,0**, secondo i casi

##### *Emendamento*

fattore ZLEV è pari a  $(1+y-x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a **0,95** nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o **0,95**, secondo i casi

## **Emendamento 99**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I — parte B — punto 6.3.2 — comma 3 — sottocomma 3**

##### *Testo della Commissione*

x è pari al **30%**

##### *Emendamento*

x è pari al **35%**