

Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri

P6_TA-PROV(2007)0469 [A6-0343/2007](#)

► **Risoluzione del Parlamento europeo del 24 ottobre 2007 sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (2007/2119(INI))**

Il Parlamento europeo ,

- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ([COM\(2007\)0019](#)),
- vista la valutazione d'impatto relativa alla summenzionata comunicazione (SEC(2007)0060),
- visto il Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (6° PCA)([1](#)) ,
- visti il Sesto([2](#)) e il Settimo([3](#)) programma quadro in materia di ricerca, sviluppo tecnologico e attività di dimostrazione,
- vista la sua risoluzione del 16 novembre 2005 dal titolo " Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici"([4](#)) ,
- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni dal titolo "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius: la via da percorrere fino al 2020 e oltre" ([COM\(2007\)0002](#)),
- vista la sua risoluzione del 14 febbraio 2007 sui cambiamenti climatici([5](#)) ,
- viste le conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo dell'8 e 9 marzo 2007 sulla strategia rinnovata dell'UE in materia di sviluppo sostenibile (giugno 2006) e sul ruolo delle tecnologie ambientali e della eco-innovazione nel conseguimento degli obiettivi della strategia di Lisbona in materia di crescita e occupazione,
- vista la relazione del Programma europeo per il cambiamento climatico del 31 ottobre 2006 intitolata "Revisione e analisi del potenziale di riduzione e dei costi delle misure tecnologiche e di altro genere intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture"([6](#)) ,
- vista la direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove([7](#)) ,
- viste la direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel([8](#)) e la proposta della Commissione di direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio che modifica la direttiva 98/70/CE e introduce un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute all'uso di

combustibili per i trasporti su strada ([COM\(2007\)0018](#)),

– visto l'articolo 45 del suo regolamento,

– visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori ([A6-0343/2007](#)),

A. considerando che circa il 19% delle emissioni di CO₂ dell'Unione europea è prodotto da autovetture e veicoli commerciali leggeri, con volumi assoluti in continua crescita dovuti soprattutto all'aumento del parco auto e alla crescente potenza delle nuove auto,

B. considerando che l'opzione strategica più efficace ed efficiente sotto il profilo dei costi per ridurre le emissioni globali di CO₂ del trasporto passeggeri è quella di aumentare la quota del trasporto pubblico; che è quindi importante adottare misure volte a promuovere e migliorare la qualità e l'offerta di trasporti pubblici, in modo da rendere più interessante il passaggio dalle autovetture private ai trasporti pubblici e ridurre così le emissioni totali di CO₂ prodotte dai pendolari,

C. considerando che finora, nel quadro della strategia dell'Unione europea di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture, non sono state prese in considerazione misure in materia di comportamento dei conducenti e di infrastrutture, che pure hanno un elevato potenziale in termini di prevenzione delle emissioni di CO₂,

D. considerando che il trasporto su strada copre il 60% del consumo complessivo di petrolio nell'UE, che l'uso inefficiente del combustibile inasprisce la minaccia alla sicurezza energetica e contribuisce ad elevati costi di esercizio e all'esaurimento delle riserve petrolifere mondiali,

E. considerando che sono ormai necessarie misure legislative per promuovere la progettazione e le modifiche tecnologiche necessarie perché il settore aiuti l'UE a conseguire il proprio obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ almeno del 20% entro il 2020 rispetto ai valori del 1990,

F. considerando che l'approccio volontario si è rivelato un fallimento essendo chiaro che l'industria automobilistica non riuscirà a far fronte al suo impegno volontario pari a 140 g/km di CO₂ nel 2008 e che l'obiettivo di 120 g/km di CO₂ fu proposto per la prima volta nel 1995 e approvato dal Consiglio e dal Parlamento nel 1996, con un termine per la realizzazione nel 2005 ed entro il 2010,

G. considerando che, nella sua comunicazione intitolata "Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo" (COM (2007)0022), la Commissione delinea gli elementi chiave della futura strategia per la riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli imperniata su un approccio integrato finalizzato a raggiungere l'obiettivo UE di 120 g/km di CO₂ entro il 2012 mediante una combinazione di interventi da parte dell'Unione europea e degli Stati membri,

H. considerando che è necessario intervenire per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture attraverso un approccio integrato che combini misure concernenti i motori, misure complementari, biocarburanti, guida ecologica e misure infrastrutturali,

I. considerando che le emissioni assolute di CO₂ delle autovetture dipendono dalla complessa interazione tra efficienza dei motori, tenore di carbonio dei carburanti, comportamento dei

conducenti, chilometraggio percorso, qualità/congestione delle infrastrutture ed efficienza dei componenti rispetto alla CO₂,

J. considerando che una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ verrebbe conseguita mediante il costante rispetto dei limiti di velocità in tutti gli Stati membri,

K. considerando che l'economicità e il rinnovo del parco auto sono indispensabili per migliorare la qualità dell'aria rispetto alla CO₂ e le prestazioni di sicurezza delle auto su strada,

L. considerando che la fiscalità e l'etichettatura non hanno finora contribuito alla strategia dell'Unione europea fondata su tre pilastri per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture,

M. considerando l'importanza fondamentale di adottare obiettivi vincolanti e chiaramente definiti in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture, sia per il buon funzionamento del mercato interno nel settore dell'industria automobilistica che per un'informazione completa dei consumatori, i quali possono contribuire notevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ compiendo scelte informate al momento dell'acquisto di un veicolo,

N. considerando la scarsa efficacia e il recepimento non uniforme da parte degli Stati membri della direttiva 1999/94/CE,

O. considerando che si può prendere atto della positiva introduzione di classi di efficienza energetica per una serie di prodotti (ad esempio, apparecchi elettrici ed elettrodomestici) le quali, con l'aiuto di codici di lettere o colori facilmente comprensibili, aiutano concretamente i consumatori europei nelle loro decisioni relative agli acquisti, consentendo loro in tal modo di risparmiare energia e di ridurre le emissioni di CO₂,

P. considerando che tutte le classi di veicoli devono fornire un contributo alla riduzione della CO₂ dal momento che, soprattutto ai fini della riduzione della CO₂, riveste importanza anche il numero di autoveicoli sul mercato,

Q. considerando che gli obiettivi della strategia di Lisbona in materia di crescita sostenibile e occupazione devono essere perseguiti fermamente evitando misure tali da aumentare la pressione verso la riduzione di posti di lavoro in Europa nel settore dell'industria automobilistica e pregiudicarne la competitività internazionale,

Calendario e obiettivi

1. riconosce che i costruttori hanno bisogno di un periodo tra i 5 e i 7 anni per modificare la progettazione dei veicoli nel modo più economico; riconosce inoltre che la media delle emissioni delle autovetture immesse sul mercato UE nel 2008 supererà probabilmente i 150 g/km di CO₂, per cui accoglie con favore il progetto della Commissione di presentare un quadro giuridico UE per la riduzione delle emissioni di CO₂, comprese misure vincolanti intese a migliorare il risparmio di carburante nei veicoli leggeri mediante progressi a livello della tecnologia dei motori, altri miglioramenti tecnologici e l'uso di biocarburanti; ricorda che l'obiettivo medio relativo al parco auto dell'Unione europea di 120 g/km di CO₂ per ciascuna autovettura è stato approvato dal Consiglio nel 1996 e dal Parlamento nel 1997, e che il 2005 è stato preso come data obiettivo iniziale e il 2010 come scadenza finale;

2. chiede che l'uso proposto di "misure supplementari" per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni precedentemente approvato pari a 120 g/km di CO₂ entro il 2012 sia reso possibile

attraverso standard quantificabili e ritiene che la legislazione debba stabilire obiettivi chiari e misurabili per la riduzione delle emissioni, da conseguire attraverso strumenti tecnici;

3. propone che siano stabiliti obiettivi annuali vincolanti in materia di emissioni a partire dal 2011, allo scopo di promuovere miglioramenti tecnici ai veicoli al fine di garantire che, solo con questi strumenti, le emissioni medie di tutte le autovetture immesse sul mercato UE nel 2015 non superino i 125 g di CO₂/km;

4. invita la Commissione a presentare proposte legislative e misure tali da garantire, tramite le azioni complementari nel contesto dell'approccio integrato, riduzioni delle emissioni nell'ordine di 10 g di CO₂/km al fine di conseguire il valore complessivo di 120 g di CO₂/km;

5. insiste sulla necessità che, a partire dal 1° gennaio 2020, le emissioni medie non superino i 95 g/km di CO₂ e ritiene che l'UE debba fornire sostegno alla necessaria promozione dell'innovazione attraverso il Settimo programma quadro di ricerca; sottolinea la necessità di una promozione più intensa della ricerca e dello sviluppo di veicoli ad emissioni zero, come i veicoli elettrici;

6. ricorda la propria succitata risoluzione del 16 novembre 2005, in cui si chiedono "limiti vincolanti per le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi, dell'ordine di 80-100 g/km a medio termine"; appoggia l'intenzione della Commissione di promuovere la ricerca, lo sviluppo e la dimostrazione di tecnologie avanzate, in particolare per il conseguimento di obiettivi più ambiziosi nel 2020; invita la Commissione a valutare la possibilità di riduzioni graduali al di là del 2012, mediante l'utilizzo di materiali più leggeri nella fabbricazione dei veicoli, purché si rispetti la legislazione vigente e non si comprometta la sicurezza stradale dei passeggeri e degli utenti vulnerabili;

7. fa presente che già oggi vengono prodotte in grandi numeri autovetture per il traffico locale a basse emissioni e a ingombro ridotto (le cosiddette "gentlecars") con valori inferiori a 90 g/km di CO₂ e chiede quindi alla Commissione, parallelamente a tutte le altre misure, di sostenere l'utilizzo quanto più frequente delle gentlecars al posto dei veicoli con elevate emissioni di CO₂;

8. ritiene che, al più tardi entro il 2016, dovrebbero essere confermati o rivisti obiettivi a più lungo termine da parte della Commissione, dopo una dettagliata valutazione dell'impatto costi/benefici e sulla scia dell'accordo post Kyoto, e prevede che questi obiettivi richiederanno forse ulteriori riduzioni delle emissioni a 70 g/km di CO₂ o ancor meno entro il 2025;

9. invita la Commissione a tenere conto della fattibilità tecnica, dell'efficacia sotto il profilo dei costi, dell'impatto ambientale e dell'economicità delle nuove automobili nell'arco del ciclo di vita del veicolo all'atto dell'adozione di misure legislative vincolanti che potrebbero influenzare il ritmo del rinnovo del parco auto;

10. rileva che le norme comunitarie disciplinano un mercato di 17-18 milioni di veicoli l'anno, equivalente al mercato automobilistico statunitense; si attende che un'ambiziosa politica dell'Unione europea di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stimoli una crescita economica basata sulla conoscenza e la creazione di posti di lavoro nell'industria dell'indotto automobilistico, esercitando un'influenza positiva a livello mondiale in termini di riduzione delle emissioni dovute ai trasporti;

11. raccomanda, considerata la difficoltà che alcuni costruttori specialistici potrebbero incontrare nella riduzione delle emissioni medie nella limitata gamma di auto da essi prodotte entro il calendario previsto, che ogni costruttore o importatore abbia il diritto di escludere ogni anno 500 veicoli identificati dall'inclusione nei dati utilizzati per determinare le emissioni medie, purché le

emissioni e i risparmi di carburante di tali veicoli siano etichettati e pubblicizzati ai consumatori in conformità dei consueti requisiti giuridici;

12. raccomanda, inoltre, in vista della difficoltà che alcuni piccoli costruttori (al massimo 300 000 unità di produzione) e nuove imprese con una quota di mercato inferiore all'1% possono incontrare nel ridurre le emissioni medie nella limitata gamma di auto da essi prodotta entro il calendario previsto, che la Commissione prenda in considerazione la possibilità di inserire proposte nella legislazione allo scopo di prevedere per questi costruttori specializzati obiettivi ambiziosi di riduzione;

13. prende atto dell'importante ruolo svolto dai costruttori specializzati di automobili di alto livello e con prestazioni elevate per quanto concerne l'introduzione di tecnologie avanzate, il mantenimento di un'occupazione di alta qualità, la commercializzazione a livello mondiale e i benefici per l'economia europea; rileva inoltre che il know-how di tali costruttori dovrebbe contribuire considerevolmente alla riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili;

14. insiste sul fatto che tutte le norme devono salvaguardare il mercato interno e che gli Stati membri dovrebbero applicare la normativa UE a una data comune e con metodi comuni al fine di evitare perturbazioni e frammentazioni del mercato;

Ripartizione del compito tra costruttori

15. riconosce la grande disparità delle preferenze dei consumatori per quanto riguarda le autovetture e la diversa composizione dell'offerta automobilistica dei costruttori; insiste sulla necessità che le riduzioni di CO₂ siano ottenute per tutti gli autoveicoli immessi sul mercato e pertanto che sia consentita una certa differenziazione basata su un parametro di utilità, ma osserva che ciò non dovrebbe neutralizzare l'incentivo a produrre veicoli con emissioni inferiori o svantaggiare coloro i quali conseguono per primi tale risultato;

16. sottolinea l'importanza di permettere a veicoli particolari di superare i limiti di emissione per evitare distorsioni eccessive del mercato automobilistico, ma è favorevole a fornire forti incentivi per conseguire riduzioni delle emissioni e propone pertanto che la definizione di obiettivi nel 2012 e nel 2020 per la riduzione delle emissioni medie e di obiettivi annuali provvisori sia fatta con riferimento ad una curva di valore limite per tutti i veicoli venduti dai costruttori e dagli importatori che dovrebbe assumere, come punto di partenza, il profilo del nuovo parco auto a partire dal 1° gennaio 2009;

17. raccomanda che la curva del valore limite sia definita con una formula matematica espressa come funzione che colleghi le emissioni di CO₂ di ogni veicolo con la sua impronta (carreggiata per interasse);

18. invita la Commissione a garantire sforzi adeguati per tutti i fabbricanti e incentivi per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra nell'intero parco auto; ritiene tuttavia che il futuro regime non debba ricompensare, direttamente o indirettamente, i fabbricanti di veicoli storicamente più inquinanti, che gli autoveicoli con emissioni di CO₂ più elevate dovrebbero anche contribuire in misura maggiore alla riduzione di CO₂ e che il regime dovrebbe ricompensare le tecnologie più avanzate e i combustibili alternativi sulla base delle loro prestazioni in termini di gas ad effetto serra (ibridi, idrogeno, veicoli elettrici o altri combustibili alternativi);

19. invita la Commissione, tenuto conto delle opinioni dei soggetti interessati, a presentare proposte all'esame del Parlamento e del Consiglio per garantire che la concezione della curva

tenga conto delle differenze tra dimensioni delle auto e costi tecnologici connessi al conseguimento della riduzione delle emissioni e della possibilità per diversi tipi di clienti di permettersi nuove autovetture, assicurando sia la diversità che l'equità sociale;

20. prende atto delle diverse opzioni legislative volte a realizzare detto obiettivo; ritiene fondamentale, come afferma la Commissione nella sua comunicazione, "fissare obiettivi di riduzione (...) che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili", ma anche ricompensare in modo efficace le migliori prestazioni in termini di efficienza dei veicoli;

21. propone l'introduzione al 1° gennaio 2011 di un nuovo meccanismo di mercato chiuso, il sistema di riduzione delle quote di carbonio (CARS), in base al quale i costruttori e gli importatori saranno soggetti a penali in proporzione a eventuali superamenti dei limiti di emissione per autovettura venduta e che tali penali possano essere compensate mediante crediti riscattabili concessi alle autovetture nuove dello stesso produttore con emissioni inferiori alla curva dei valori limite; ritiene che le penali per eccesso di g/km di CO₂ debbano essere superiori agli eventuali vantaggi;

22. insiste sul fatto che ogni sistema di scambio di quote tra costruttori di veicoli dovrebbe essere tenuto separato dal regime UE di scambio delle emissioni o da ogni altro regime esterno di crediti o di compensazioni in materia di emissioni di carbonio;

23. invita la Commissione a includere crediti specifici per una pronta azione per l'introduzione di tecnologie con emissioni ultrabasse di CO₂, come i veicoli a idrogeno, a pile combustibili e a batterie ricaricabili che permettano a ogni veicolo di questo tipo introdotto tra l'attualità e il primo anno di esecuzione di essere considerato nell'ambito della procedura di controllo di CO₂ come equivalente (ad esempio) a quaranta veicoli convenzionali, con crediti calanti per gli anni successivi;

24. ritiene che le penali debbano essere fissate in modo prevedibile e rigoroso per l'industria e propone che la Commissione avanzi le necessarie proposte per fissare il livello delle penali/crediti, espresso in EUR/g CO₂;

25. riconosce che può essere necessario adeguare periodicamente il valore limite della curva e il livello delle penali, per tener conto dell'evoluzione della tecnologia dei veicoli e per limitare eventuali allentamenti del tasso di riduzione delle emissioni;

26. raccomanda che il gettito delle penali venga utilizzato a scopi di ricerca e di sviluppo per ridurre le emissioni di CO₂ e fornire aiuti al trasporto pubblico locale;

27. ritiene che il prezzo dei crediti, dopo essere stato inizialmente stabilito dalla Commissione, sarà determinato dal mercato e che, allo scopo di concedere una maggiore flessibilità e una maggiore gamma di opzioni ai costruttori e agli importatori, i crediti possano essere riportati agli anni successivi o venduti o trasferiti ad altre società o imprese che operano nell'ambito del regime;

28. chiede che le informazioni sulle prestazioni in materia di emissioni per veicolo e per costruttore siano messe a disposizione del pubblico in un formato facilmente accessibile, così da garantire la trasparenza e agevolare il confronto tra veicoli e costruttori;

29. raccomanda che i costruttori e gli importatori possano avvalersi di meccanismi flessibili quali medie di gruppo, crediti per i veicoli a combustibile rinnovabile e loro contabilizzazione a fini di utilizzo futuro ("banking") e determinare se desiderano che l'entità commerciale riconosciuta sia la

persona giuridica o le varie società controllate o le unità commerciali direttamente responsabili della produzione dei veicoli in questione;

Prove, monitoraggio dei dati e specifiche dei veicoli

30. insiste sulla necessità di prendere in considerazione le emissioni totali di gas a effetto serra per veicolo, incluse quelle attribuibili ai sistemi di condizionamento dell'aria; esorta inoltre la Commissione a presentare proposte per l'aggiornamento dei cicli di prova, in modo da avere un migliore quadro delle reali condizioni di guida;

31. raccomanda la revisione delle procedure di prova per riprodurre meglio le effettive condizioni di guida e chiede modifiche del ciclo di guida europeo per tenere conto degli sviluppi tecnologici come l'installazione della sesta marcia;

32. incoraggia la Commissione a introdurre nuove misurazioni e standard che possano consentire la definizione di un valore fisso che associ la riduzione delle emissioni di CO₂ a utili miglioramenti come gli indicatori del cambio di velocità, l'uso di econometri, una climatizzazione altamente efficiente, migliori lubrificanti, i sistemi di avviamento/spengimento a regime minimo, i pneumatici a bassa resistenza all'avanzamento e sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, il cui uso dipenderà dal comportamento del singolo conducente; raccomanda inoltre, ai fini di una guida ecologica, l'introduzione negli autoveicoli di dispositivi tecnologici, come ad esempio display che indicano il consumo e il costo del carburante, sia per il tratto effettuato sia per i tratti effettuati di frequente, nonché dispositivi attivi di avviso dei limiti di velocità e aiuti al conducente per il controllo della velocità, tra cui limitatori di velocità;

33. invita il Consiglio a rivedere le procedure di prova per determinare se sia rispettata la conformità delle norme di produzione e a garantire che non vi sia disparità di approccio tra gli organismi certificati nei vari Stati membri;

34. sottolinea la priorità di affrontare le urgenti questioni della sicurezza energetica e l'esigenza di ridurre la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di carburante, di ridurre le emissioni di CO₂ grazie alla maggiore efficienza dei veicoli e di migliorare la sicurezza stradale;

35. ritiene che qualsiasi misura di efficienza energetica che comporti un minor consumo di combustibile avrà effetti molto positivi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, in quanto ridurrà la dipendenza comunitaria dall'importazione di fonti di energia primaria e porterà ad un calo dei prezzi internazionali degli idrocarburi;

Pubblicità ed etichettatura

36. invita la Commissione, non avendo alcuna fiducia nella possibile efficacia della proposta di accordo volontario sulla pubblicità delle autovetture nuove, a presentare una proposta di modifica della direttiva 1999/94/CE e a introdurre obblighi giuridici in materia di etichettatura, pubblicità e commercializzazione delle autovetture nuove nel mercato interno dell'Unione europea, in particolare al fine di assicurarne un corretto recepimento in modo da fornire informazioni esaurienti e comprensibili ai consumatori;

37. raccomanda che siano stabiliti requisiti minimi obbligatori e uniformi per la visualizzazione di informazioni relative ai risparmi di carburante (l/100 km) e alle emissioni di CO₂ (g/km) delle nuove auto, sugli autoveicoli, nella pubblicità, in tutta la letteratura commerciale e promozionale e negli autosaloni, (soppressione) in un formato ben visibile, facilmente comprensibile per i

consumatori e possibilmente con un codice a colori a fini di raffronto; ritiene che il formato A-G utilizzato per il raffronto dell'efficacia energetica di alcuni prodotti elettrici costituisca un modello per la visualizzazione delle informazioni richieste;

38. chiede alla Commissione di proporre disposizioni aventi finalità analoghe per i settori non disciplinati dall'attuale normativa, quali i contenuti televisivi, radiofonici ed elettronici nonché la pubblicità sulle autovetture quasi nuove;

39. fa presente che la legislazione che prevede avvertenze per la salute sui pacchetti di sigarette fornisce un utile esempio e propone che il 20% almeno dello spazio dedicato alla promozione di nuove auto attraverso la pubblicità, la letteratura commerciale o i punti vendita negli autosaloni, fornisca informazioni sui risparmi di carburante e le emissioni di CO₂ in un formato consentito;

40. raccomanda che i risultati delle prove sugli impianti di climatizzazione siano inseriti nelle informazioni sul consumo di carburante fornite in tutta la letteratura commerciale e promozionale e negli autosaloni;

41. propone l'introduzione di un codice vincolante per la pubblicità che vieti le indicazioni ecologiche false e, al fine di promuovere una forte domanda dei consumatori per veicoli a basse emissioni di CO₂, raccomanda l'introduzione di un sistema di valutazione delle prestazioni ambientali "stella verde", che tenga conto di tutti gli aspetti della prestazione ambientale, tra cui le emissioni di CO₂ (g/km) e quelle di altre sostanze inquinanti, il consumo di carburante (l/100 km), il peso, l'aerodinamica, l'efficienza spaziale, il rumore nonché gli aiuti alla guida ecologica;

Promozione della domanda del consumatore

42. riconosce il notevole ruolo che gli Stati membri possono svolgere nell'incoraggiare la domanda dei consumatori relativa a veicoli pubblici e autovetture con emissioni ridotte e chiede la preparazione di piani di azione nazionali che contengano le misure che dovrebbero essere adottate al riguardo;

43. sostiene in particolare il ricorso a misure fiscali ed incoraggia gli Stati membri ad introdurre imposte sull'acquisto e tasse sulla circolazione dei veicoli con emissioni superiori alla media;

44. riconosce che l'età del parco auto e la guida a velocità eccessiva influiscono sulle emissioni; invita la Commissione e gli Stati membri ad introdurre incentivi economici per il ritiro dalla circolazione delle vecchie auto e a garantire che una parte delle tasse sugli autoveicoli sia modulata in base alle emissioni di CO₂ e di altre sostanze inquinanti; sottolinea che, con la graduale introduzione di tecnologie con emissioni di CO₂ nulle, la componente fiscale legata alla CO₂ è destinata a scomparire nel lungo termine;

45. chiede, al fine di evitare la frammentazione del mercato interno, definizioni uniformi a livello europeo dei valori di emissioni di CO₂, su cui gli Stati membri possano basarsi per l'introduzione di incentivi fiscali connessi con le emissioni;

46. appoggia una tassazione delle autovetture e dei carburanti alternativi basata sulle emissioni di CO₂, in modo da stabilire gli incentivi adeguati per i consumatori e per l'industria;

Veicoli commerciali leggeri (N1) e altre classi di veicoli

47. appoggia l'intenzione della Commissione di disciplinare le emissioni di CO₂ dei veicoli

commerciali leggeri e la esorta a presentare le relative proposte contestualmente alle proposte previste per le autovetture;

48. riconosce che le caratteristiche e il mercato dei veicoli commerciali leggeri sono diversi da quelli delle autovetture; rileva la mancanza di dati sulla media delle emissioni di questo segmento e sui costi di eventuali riduzioni, ma ritiene che, nella misura del possibile, norme e requisiti dovrebbero corrispondere a quelli applicabili alle autovetture;

49. ricorda che il Parlamento europeo ha invitato a più riprese la Commissione a valutare l'opportunità di misure intese a limitare le emissioni di CO₂ di tutte le classi di veicoli stradali e sollecita pertanto la Commissione a presentare entro il 1° gennaio 2009 adeguate proposte per i veicoli commerciali pesanti e i veicoli a due ruote;

Misure supplementari

50. ritiene che le misure le quali possono contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli, ma alle quali non si può attribuire un valore assoluto, debbano essere ritenute meramente supplementari e non debbano essere inserite nella legislazione attualmente proposta;

51. ritiene che, come misure accessorie, la promozione di uno stile di guida attento ai consumi, i biocarburanti e in particolare il miglioramento dei sistemi di gestione del traffico potrebbero contribuire a ridurre al minimo le emissioni di CO₂;

52. incoraggia gli Stati membri a ridurre il volume delle merci trasportate dai veicoli pesanti a favore dei trasporti ferroviari e fluviali, il che avrebbe l'effetto di ridurre non solo le emissioni di inquinanti ma anche la domanda di petrolio;

53. teme che il maggior uso di biocarburanti rischi di aumentare il prezzo degli alimenti e dei mangimi, con pesanti ripercussioni per le persone a bassissimo reddito e una più rapida distruzione delle foreste pluviali tropicali e invita la Commissione a proporre rigorose norme di certificazione per i biocarburanti d'importazione, in modo da evitare qualsiasi impatto sociale ed ambientale negativo;

54. ritiene ad ogni modo che, nel quadro della revisione della direttiva 98/70/CE, sia opportuno valutare i vantaggi offerti dai biocarburanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂;

55. chiede la messa a punto di un sistema di certificazione per i biocarburanti prodotti in modo sostenibile; invita la Commissione, nella sua proposta legislativa, a permettere che solo i biocarburanti certificati sostenibili siano conteggiati ai fini del raggiungimento degli obiettivi dei limiti di emissione; sottolinea che è necessario sviluppare e promuovere ulteriormente i biocarburanti di seconda generazione, ottenuti da piante o componenti di piante, che non sono in concorrenza diretta con l'impiego a fini alimentari e che offrono un'efficienza maggiore;

56. raccomanda la fissazione, al di là del 2012, di ulteriori obiettivi di efficienza dei carburanti in modo da continuare a ridurre le emissioni delle autovetture, offrendo nel contempo maggiore certezza a tutti i soggetti interessati;

57. invita la Commissione a valutare il ruolo e le potenzialità dei combustibili gassosi alternativi, come il gas di petrolio liquefatto e il gas naturale, che possono contribuire alla riduzione immediata delle emissioni di CO₂ e alla diversificazione dell'approvvigionamento energetico;

58. chiede alla Commissione e agli Stati membri di tenere presente la necessità di conoscere in modo approfondito le nuove tecnologie per le automobili e, in particolare, di predisporre corsi di formazione per categorie specifiche (ad esempio, officine meccaniche e servizi tecnici);

59. invita la Commissione a cominciare sin d'ora a preparare una campagna a livello dell'Unione europea sulla guida eco-compatibile, quale parte integrante della strategia intesa a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture;

60. invita la Commissione a riferire al Parlamento europeo su come si potrebbero monitorare i benefici di una guida eco-compatibile in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e a spiegare, qualora essa ritenga che ciò non sia possibile, per quale ragione finanzia il progetto ECODRIVEN, che mira a una riduzione quantificata delle emissioni di CO₂ attraverso una guida eco-compatibile;

61. appoggia il principio secondo cui aver completato un corso di guida eco-compatibile dovrebbe divenire obbligatorio per il possesso della patente di guida;

o
o o

62. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

(1) GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

(2) GU L 232 del 29.8.2002, pag. 1.

(3) GU L 412 del 30.12.2006, pag. 1.

(4) GU C 280 E del 18.11.2006, pag. 120.

(5) Testi approvati, [P6_TA\(2007\)0038](#).

(6) http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf

(7) GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

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

Ultimo aggiornamento: 25 ottobre 2007

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0469+0+DOC+XML+V0//IT>