

Mercoledì 12 dicembre 2001

15. Emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote ***II

A5-0406/2001

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote e che modifica la direttiva 97/24/CE (7598/1/2001 – C5-0386/2001 – 2000/0136(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (7598/1/2001 – C5-0386/2001)⁽¹⁾,
 - vista la sua posizione in prima lettura⁽²⁾ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 314⁽³⁾),
 - vista la proposta modificata della Commissione (COM(2001) 145⁽⁴⁾),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 80 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori (A5-0406/2001),
1. modifica come segue la posizione comune;
 2. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIO

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento 1 *Considerando 7*

(7) I tricicli e i quadricicli sono dotati di motore ad accensione comandata oppure ad accensione spontanea e, come nel caso delle emissioni delle autovetture, per ogni categoria sono necessari valori limite differenti.

(7) I tricicli e i quadricicli sono dotati di motore ad accensione comandata oppure ad accensione spontanea (**diesel**) e, come nel caso delle emissioni delle autovetture, per ogni categoria sono necessari valori limite differenti. **Per i veicoli azionati da motore ad accensione spontanea occorre fissare valori limite relativi alle emissioni di particolato.**

Emendamento 2 *Considerando 9*

(9) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad accelerare, mediante incentivi fiscali, l'immissione sul mercato di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario e a promuovere tecnologie avanzate più ecologiche sulla base di valori di emissione **facoltativi**. Tali incentivi dovrebbero soddisfare determinate condizioni intese ad evitare distorsioni del

(9) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad accelerare, mediante incentivi fiscali, l'immissione sul mercato di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario e a promuovere tecnologie avanzate più ecologiche sulla base di valori di emissione **vincolanti**. Tali incentivi dovrebbero soddisfare determinate condizioni intese ad evitare distorsioni del

⁽¹⁾ GU C 301 del 26.10.2001, pag. 43.

⁽²⁾ GU C 276 dell'1.10.2001, pag. 135.

⁽³⁾ GU C 337 E del 28.11.2000, pag. 140.

⁽⁴⁾ GU C 240 E del 28.8.2001, pag. 146.

Mercoledì 12 dicembre 2001POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIOEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

mercato interno. La presente direttiva deve far salvo il diritto degli Stati membri di includere le emissioni di inquinanti e di altre sostanze nella base di calcolo delle tasse di circolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.

mercato interno. La presente direttiva deve far salvo il diritto degli Stati membri di includere le emissioni di inquinanti e di altre sostanze nella base di calcolo delle tasse di circolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.

Emendamento 3

Considerando 9 bis (nuovo)

(9 bis) *È opportuno che gli Stati membri possano adottare misure che promuovano l'installazione di dispositivi ed elementi in grado di ridurre le emissioni su veicoli a motore a due o a tre ruote più vecchi. Tali misure non dovrebbero comportare una discriminazione per i proprietari di veicoli più vecchi.*

Emendamento 4

Considerando 11

(11) È necessario fissare una fase successiva di valori limite comprendente ulteriori diminuzioni significative rispetto ai valori limite del 2003. **Questi valori limite potranno essere definiti nei dettagli quando l'attuale ciclo di prova sarà stato riveduto ed in seguito ad altre ricerche sulla fattibilità tecnologica e sul potenziale di riduzione delle emissioni presentato da questa tecnologia.**

(11) È necessario fissare, **a partire dal 2006**, una fase successiva di valori limite **vincolanti** comprendente ulteriori diminuzioni significative rispetto ai valori limite del 2003.

Emendamento 5

Considerando 11 bis (nuovo)

(11 bis) *Per garantire il rispetto dei valori limite di emissione, è opportuno introdurre, dal 1° gennaio 2006, un controllo della conformità dei veicoli a motore a due o a tre ruote in circolazione (controllo sul terreno). È opportuno introdurre requisiti specifici riguardo alla funzionalità dei dispositivi di riduzione delle emissioni durante il normale ciclo di vita dei veicoli a motore a due o a tre ruote, dal 1° gennaio 2004, per un periodo non superiore a cinque anni o fino ad una percorrenza di 30 000 km, a seconda della condizione che si verifica per prima, e dal 1° gennaio 2006, per un periodo non superiore a cinque anni o fino a una percorrenza di 50 000 km, a seconda della condizione che si verifica per prima.*

Emendamento 6

Considerando 11 ter (nuovo)

(11 ter) *È inoltre opportuno garantire che le condizioni di guida dei veicoli a motore a due o a tre ruote in circolazione corrispondano alle regolazioni previste per il ciclo di prova e che non vengano utilizzati impianti di manipolazione (defeat device) o altri meccanismi di neutralizzazione (by-pass).*

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIOEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento 7

Considerando 11 quater (nuovo)

(11 quater) *Il costante aumento della percentuale delle emissioni di CO₂ dei veicoli a motore a due o a tre ruote rispetto al totale delle emissioni del settore dei trasporti rende indispensabile rilevare quanto prima possibile le emissioni di CO₂ e/o il consumo di carburante dei veicoli a motore a due o a tre ruote e tenerne conto nella strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ dovute ai trasporti su strada.*

Emendamento 8

Articolo 2, paragrafo 2, comma 2

Per la prova di tipo I relativa ai ciclomotori, sono utilizzati i valori limite indicati nella seconda riga della tabella di cui al capitolo 5, allegato I, punto 2.2.1.1.3. della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I, sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I **relativa ai motocicli e tricicli**, sono utilizzati i valori limite fissati nella riga A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE.

Emendamento 9

Articolo 2, paragrafo 3, comma 2

Per la prova di tipo I relativa ai ciclomotori, sono utilizzati i valori limite indicati nella seconda riga della tabella di cui al capitolo 5, allegato I, punto 2.2.1.1.3. della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I, sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I **relativa ai motocicli e ai tricicli**, sono utilizzati i valori limite fissati nella riga A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE.

Emendamento 10

*Articolo 2 bis (nuovo)***Articolo 2 bis**

1. Dal 1° gennaio 2006 gli Stati membri rifiutano l'omologazione CE, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 92/61/CEE, per motivi riguardanti le misure da prendere contro l'inquinamento atmosferico, per ogni nuovo tipo di veicolo che non sia conforme alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I sono utilizzati i valori limite indicati nella riga B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIO

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

2. Dal 1° gennaio 2007 gli Stati membri:

- a) cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 92/61/CEE, e
- b) rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e l'immissione in circolazione dei veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE,

per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, se tali veicoli non sono conformi alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I sono utilizzati i valori limite indicati nella riga B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

Per i tipi di veicoli dei quali nell'Unione europea non vengono venduti più di 5 000 esemplari all'anno la data è fissata al 1° gennaio 2008.

Emendamento 11

Articolo 3, paragrafo 1, lettera b

- b) devono essere applicati a tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro, che sono conformi ai valori limite **facoltativi** fissati nella casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE.

- b) devono essere applicati a tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro, che sono **anticipatamente** conformi ai valori limite **vincolanti** fissati nella riga B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5 della direttiva 97/24/CE. **Essi vengono a cessare quando saranno applicati in modo vincolante i valori limite stabiliti per i nuovi veicoli all'articolo 2 bis, paragrafo 2 della presente direttiva.**

Emendamento 12

Articolo 3, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Gli Stati membri possono in particolare prevedere incentivi fiscali o finanziari per la trasformazione di veicoli a motore a due o a tre ruote più vecchi, se in tal modo sono rispettati i valori limite contenuti nella presente direttiva o nella versione precedente della direttiva 97/24/CE.

Emendamento 13

Articolo 3 bis (nuovo)

Articolo 3 bis

1. I certificati di omologazione dovranno confermare anche la funzionalità dei dispositivi antinquinamento per tutto il normale ciclo di vita dei veicoli a motore a due o a tre ruote, e in particolare:

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIOEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

- a) *dal 1° gennaio 2004 per i nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2005 per tutti i tipi di veicoli per un periodo non superiore a cinque anni o fino ad una percorrenza di 30 000 km, a seconda della condizione che si verifica per prima, e*
- b) *dal 1° gennaio 2006 per i nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2007 per tutti i tipi di veicoli per un periodo non superiore a cinque anni o fino a una percorrenza di 50 000 km, a seconda della condizione che si verifica per prima.*
2. *La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamentazione integrativa al più tardi entro il 31 dicembre 2002.*

Emendamento 14

Articolo 3 ter (nuovo)

Articolo 3 ter

1. *Dal 1° gennaio 2006 per i nuovi tipi di veicoli a motore a due o a tre ruote, e dal 1° gennaio 2007 per tutti i tipi di veicoli, i certificati di omologazione saranno condizionati anche alla conferma della funzionalità dei dispositivi antinquinamento per tutto il normale ciclo di vita del veicolo in normali condizioni di esercizio (conformità dei veicoli in circolazione sottoposti a corretta manutenzione e correttamente utilizzati).*
2. *La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamentazione integrativa al più tardi entro il 31 dicembre 2002.*

Tale regolamentazione prevede in particolare:

- a) *i criteri per l'esecuzione dei controlli;*
- b) *i criteri per la scelta dei veicoli da controllare;*
- c) *i criteri per lo svolgimento delle prove;*
- d) *le regole per l'eliminazione di eventuali difetti;*
- e) *la gratuità per il proprietario/detentore del veicolo.*

Emendamento 15

Articolo 3 quater (nuovo)

Articolo 3 quater

1. *Dal 1° gennaio 2004, per i motocicli e tricicli con una cilindrata superiore a 150 cc, gli Stati membri:*
- a) *non possono più rilasciare l'omologazione CE e*
- b) *rifiutano l'omologazione di portata nazionale,*

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIO

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

per motivi riguardanti l'emissione di CO₂ e il consumo di carburante, se i valori relativi alle emissioni e al consumo non sono stati rilevati conformemente ai requisiti della direttiva 80/1268/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 93/116/CE della Commissione ⁽²⁾.

2. Dal 1° gennaio 2005, gli Stati membri:

- a) cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i nuovi motocicli con una cilindrata superiore a 150 cc a norma della direttiva 92/61/CEE, e
- b) rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita o l'immissione in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE,

per motivi riguardanti le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, se i valori relativi alle emissioni e al consumo non sono stati rilevati conformemente ai requisiti della direttiva 80/1268/CEE, modificata dalla direttiva 93/116/CE.

⁽¹⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36.

⁽²⁾ GU L 329 del 30.12.1993, pag. 39.

Emendamento 16

Articolo 4, paragrafo 1, comma 1, alinea

1. La Commissione esamina la possibilità di **emanare** norme **più severe** sulle emissioni dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tenendo conto di quanto segue:

1. La Commissione esamina la possibilità di **sviluppare ulteriormente** le norme sulle emissioni dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tenendo conto di quanto segue:

Emendamento 17

Articolo 4, paragrafo 2

2. Entro il 31 dicembre 2002 la Commissione presenta al Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico una proposta che stabilisce un metodo di prova per misurare le emissioni di particolato **dai motori ad accensione spontanea e da quelli ad accensione comandata a due tempi**, da applicare alle nuove omologazioni per tipo dal 1° gennaio 2004.

2. Entro il 31 dicembre 2002 la Commissione presenta al Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico una proposta che stabilisce un metodo di prova per misurare le emissioni di particolato **ai sensi del paragrafo 1, lettera e)**, da applicare alle nuove omologazioni per tipo dal 1° gennaio 2004.

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIO

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento 18

Articolo 4, paragrafo 3, lettera a

- | | |
|---|--|
| <p>a) un nuovo ciclo di prova specifico per misurare le emissioni nella prova di tipo I e valori limite obbligatori per i motocicli, comprese le emissioni di particolato dai motori ad accensione spontanea e da quelli ad accensione comandata a due tempi, da applicare a decorrere dal 2006;</p> | <p>a) valori limite obbligatori per le emissioni nella prova di tipo I relativamente ai tricicli e quadricicli per la fase B, a decorrere dal 2006, e valori limite obbligatori per le emissioni di particolato ai sensi del paragrafo 1, lettera e), da applicare a decorrere dal 2006;</p> |
|---|--|

Emendamento 19

Articolo 4, paragrafo 3, lettera b

- | | |
|--|--|
| <p>b) l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ in sede di omologazione;</p> | <p>b) l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ in sede di omologazione, a norma dell'articolo 3 quater; la Commissione presenta inoltre proposte per l'integrazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote nella strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ dovute al trasporto (accordo sulla riduzione delle emissioni medie di CO₂, etichettatura, incentivi fiscali);</p> |
|--|--|

Emendamento 20

Articolo 4, paragrafo 3, lettera c

- | | |
|--|---|
| <p>c) prescrizioni in materia di durata;</p> | <p>c) prescrizioni in materia di durata a decorrere dal 1° gennaio 2004, a norma delle disposizioni di cui all'articolo 3 bis;</p> |
|--|---|

Emendamento 21

Articolo 4, paragrafo 3, lettera c bis (nuova)

c bis) disposizioni sull'inclusione di un controllo della conformità di veicoli a motore in circolazione (controllo sul terreno) nella procedura di omologazione per categoria dei veicoli a motore a due o a tre ruote a decorrere dal 1° gennaio 2006 a norma dell'articolo 3 ter e, analogamente, della direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio⁽¹⁾;

⁽¹⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

Emendamento 22

Articolo 4, paragrafo 3, lettera d

- | | |
|--|--|
| <p>d) una nuova serie di valori limite (fase III) per i ciclomotori, comprese le emissioni di particolato dei motori ad accensione comandata a due tempi, da applicare dal 2006. Le disposizioni sulle prescrizioni in materia di durata e l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ per l'omologazione, si applicheranno anche ai ciclomotori.</p> | <p>d) una nuova serie di valori limite (fase III) per i ciclomotori, comprese le emissioni di particolato ai sensi del paragrafo 1, lettera e), da applicare dal 2006. Le disposizioni sulle prescrizioni in materia di durata e l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ per l'omologazione, si applicheranno anche ai ciclomotori.</p> |
|--|--|

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIOEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento 23

Articolo 4, paragrafo 4

4. La Commissione presenta **proposte** al Parlamento europeo e al Consiglio, **contenenti tra l'altro disposizioni relative al controllo della conformità dei veicoli in circolazione e, se del caso**, all'ispezione e manutenzione, all'OBD e al controllo delle emissioni per evaporazione.

4. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio **proposte** relative all'ispezione e manutenzione, all'OBD e al controllo delle emissioni per evaporazione.

La Commissione garantisce inoltre che vengano immesse sul mercato esclusivamente parti di ricambio e di ammodernamento per i dispositivi di scarico, conformi ai requisiti della direttiva 97/24/CE e della presente direttiva. La concessione dell'omologazione deve poter essere sufficientemente controllata e i dati relativi alle omologazioni concesse devono poter essere consultati e verificati in modo rapido, efficiente e trasparente attraverso un sistema di dati europeo.

Emendamento 24

ALLEGATO, PUNTO 1, LETTERA c
Capitolo 5, Allegato II, punto 2.2.1.1.5 (direttiva 97/24/CE)

2.2.1.1.5. Fatte salve le prescrizioni del punto 2.2.1.1.6., la prova viene ripetuta tre volte. La massa delle emissioni gassose ottenute durante ciascuna prova deve essere inferiore ai valori limite indicati nella tabella che segue (casella A):

2.1.1.5. Fatte salve le prescrizioni del punto 2.2.1.1.6., la prova viene ripetuta tre volte. La massa delle emissioni gassose ottenute durante ciascuna prova deve essere inferiore ai valori limite indicati nella tabella che segue (riga A **per il 2003 e riga B per il 2006**):

Posizione comune del Consiglio

	Classe	Massa di monossido di carbonio (CO)	Massa di idrocarburi (HC)	Massa di ossidi di azoto (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valori limite per i motocicli (due ruote) ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione				
A (2003)	I (<150cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥150cc)	5,5	1,0	0,3
B (*)	I (<150cc) (UDC, freddo) (1)	2,0	0,8	0,15
	II (≥150cc) (ciclo di prova previsto nella direttiva 98/69/CE) (2)	2,0	0,3	0,15
Valori limite per tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione comandata)				
A (2003)	Tutti	7,0	1,5	0,4
Valori limite per tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione spontanea)				
A (2003)	Tutti	2,0	1,0	0,65

(*) I valori della casella B sono facoltativi ed applicabili agli effetti dell'articolo 3 della direttiva 2001/.../CE.

(1) Ciclo di prova: ciclo di prova previsto nella presente direttiva senza riscaldamento, temperatura di avviamento 20-30° C (analoga alla direttiva 98/69/CE).

(2) Procedura di prova di tipo I prevista nella direttiva 98/69/CE.

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIOEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento del Parlamento

	Classe	Massa di monossido di carbonio (CO)	Massa di idrocarburi (HC)	Massa di ossidi di azoto (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valori limite per i motocicli (due ruote) ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione				
A (2003)	I (<150cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥150cc)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (<150cc) (UDC, freddo) ⁽¹⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥150cc) (UDC + EUDC a freddo) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15
Valori limite per tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione comandata)				
A (2003)	Tutti	7,0	1,5	0,4
Valori limite per tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione spontanea)				
A (2003)	Tutti	2,0	1,0	0,65

⁽¹⁾ Ciclo di prova: ciclo di prova R40 ECE con misurazione delle emissioni per tutte e sei le fasi (inizio prelievo T=0).⁽²⁾ Ciclo di prova: R40 ECE + EUDC (misurazione delle emissioni per tutte le fasi – inizio prelievo T=0), con la velocità massima di 120 km/h ...

Emendamento 27

ALLEGATO, PUNTO 1, LETTERA c

Capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5.1 bis (nuovo) (direttiva 97/24/CE)

2.2.1.1.5.1 bis. Nel calcolo dei valori limite di cui alla riga B per il 2006, per i motocicli con una velocità massima ammessa di 110 km/h la velocità massima è limitata a 90 km/h nel ciclo di prova extraurbano.

Emendamento 25

ALLEGATO, PUNTO 1, LETTERA k

Capitolo 5, Allegato II, appendice 1, punto 6.1.3 bis (nuovo) (direttiva 97/24/CE)

6.1.3 bis. Per il controllo del rispetto dei valori limite della riga B I (Tabella, punto 2.2.1.1.5.) vale quanto segue:

prima di iniziare la prova, il motociclo o triciclo viene sottoposto ad un flusso d'aria di velocità variabile. Il sistema di ventilazione deve comprendere un meccanismo controllato dalla velocità del rullo del banco di modo che, nella fascia compresa tra 10 e 50 Km/h, la velocità lineare dell'aria alla bocchetta di mandata sia uguale alla velocità relativa del rullo con un'approssimazione del 10%. Per velocità del rullo inferiore a 10 Km/h, la velocità dell'aria di ventilazione può essere nulla. La sezione della bocchetta di mandata deve avere le seguenti caratteristiche:

- i) una superficie di almeno 0,4 m²;
- ii) un'altezza dal suolo del bordo inferiore compresa tra 0,15 e 0,20 m;
- iii) una distanza dal bordo anteriore del veicolo a due o a tre ruote compresa tra 0,3 e 0,45 m.

Mercoledì 12 dicembre 2001

POSIZIONE
COMUNE DEL CONSIGLIO

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

Emendamento 26

ALLEGATO, PUNTO 1, LETTERA m

Capitolo 5, Allegato II, appendice 1, punto 7.2.1 bis (nuovo) (direttiva 97/24/CE)

7.2.1 bis. Per il controllo del rispetto dei valori limite della riga B I (Tabella, punto 2.2.1.1.5.) vale quanto segue:

con l'avvio del motore vengono svolte simultaneamente le operazioni indicate ai punti 7.2.2.-7.2.5.

16. Determinazione del contributo degli Stati membri alla risorsa propria basata sull'IVA ***II

A5-0431/2001

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2223/96 del Consiglio per quanto riguarda l'uso del SEC 95 ai fini della determinazione del contributo degli Stati membri alla risorsa propria basata sull'IVA (8791/2001 – C5-0385/2001- 2000/0241(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (8793/1/2001 – C5-0385/2001) ⁽¹⁾,
 - vista la sua posizione in prima lettura ⁽²⁾ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 583) ⁽³⁾,
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 78 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i bilanci (A5-0431/2001),
1. approva la posizione comune;
 2. constata che l'atto è adottato in conformità della posizione comune;
 3. prende atto dell'impegno della Commissione di trasmettere al Parlamento all'inizio di ogni anno un documento di lavoro concernente la riscossione delle risorse proprie, il livello previsto delle risorse proprie per l'esercizio finanziario successivo e i problemi principali connessi al sistema delle risorse proprie;
 4. incarica la sua Presidente di firmare l'atto congiuntamente al Presidente del Consiglio, a norma dell'articolo 254, paragrafo 1, del trattato CE;
 5. incarica il suo Segretario generale di firmare l'atto per quanto di sua competenza e di procedere, d'intesa con il Segretario generale del Consiglio, alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee;
 6. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

⁽¹⁾ GU C 307 del 31.10.2001, pag. 1.

⁽²⁾ «Testi approvati» del 3.4.2001, punto 5.

⁽³⁾ GU C 29 E del 30.1.2001, pag. 266.