



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 6 giugno 2008 (09.06)
(OR. en)**

10257/08

**Fascicolo interistituzionale:
2005/0283 (COD)**

**TRANS 187
ENT 118
ENV 347
MAP 15
CODEC 710**

RELAZIONE

della:	presidenza
al:	CONSIGLIO
n. doc. prec.:	10071/08 TRANS 176 ENT 111 ENV 331 MAP 13 CODEC 682 + COR 1
n. prop. Com:	5113/08 TRANS 2 ENT 2 ENV 5 MAP 4 CODEC 12
Oggetto:	Proposta riveduta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada - Orientamento generale

Introduzione

1. Il 15 gennaio 2008, la Commissione ha presentato la sua proposta riveduta di direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (documento 5113/08). In carattere con l'impegno assunto dal Consiglio europeo nella riunione dell'8 e 9 marzo 2007, la proposta intende contribuire a trasformare l'UE in un'economia caratterizzata da un'elevata efficienza energetica e da livelli contenuti di emissioni di gas a effetto serra.

Proposta della Commissione

2. L'obiettivo della proposta della Commissione è promuovere l'immissione sul mercato di veicoli puliti e a basso consumo energetico. La direttiva si applica all'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada da parte delle autorità e degli enti che svolgono determinati servizi pubblici. Mediante tali acquisti la Commissione mira a creare incentivi per i costruttori affinché questi immettano sul mercato veicoli più puliti ed a più basso consumo energetico. Aumentando la quota di mercato di questi veicoli, si contribuirebbe:
- all'efficienza energetica nei trasporti riducendo i consumi di carburante,
 - alla protezione del clima abbattendo le emissioni di CO₂, e
 - a migliorare la qualità dell'aria riducendo determinate emissioni inquinanti (Nox, idrocarburi diversi dal metano, particolato).

Per raggiungere tale obiettivo, la Commissione propone una metodologia per il calcolo dei costi di esercizio relativi all'intero arco di vita connessi al consumo energetico, alle emissioni di CO₂ ed a talune altre emissioni di sostanze inquinanti. Le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori che effettuano servizi pubblici di trasporto passeggeri si devono avvalere di questa metodologia al momento di acquistare veicoli adibiti al trasporto su strada.

3. La proposta della Commissione modifica la proposta di direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti nel trasporto stradale presentata dalla Commissione il 9 gennaio 2006 (doc. 5130/06). Questa proposta iniziale si concentrava sui soli mezzi pesanti e imponeva che una determinata quota di questi veicoli (25%) negli appalti per i servizi pubblici di trasporto si conformasse alla norma vigente sui veicoli ecologici migliorati (o ecologicamente avanzati, *enhanced environment-friendly vehicle*, EEV). In quel momento il Consiglio e il Parlamento europeo, pur appoggiando gli obiettivi, avevano espresso dubbi circa gli strumenti proposti per conseguirli.

Questioni principali

4. A seguito dell'esame da parte degli organi preparatori del Consiglio sono state apportate importanti modifiche alla proposta della Commissione. Il progetto di direttiva presentato in vista dell'adozione di un orientamento generale è riportato nell'allegato.

Oggetto e obiettivo (articolo 1)

5. La proposta della Commissione stabilisce che siano calcolati i costi di esercizio relativi all'intero arco di vita, secondo un metodo armonizzato a livello comunitario al momento dell'acquisto dei veicoli. Tuttavia, la decisione finale su quale veicolo acquistare è lasciata alla discrezione delle singole autorità e dei singoli operatori. Optando per un approccio differente, il Gruppo cerca di orientare tale decisione finale in modo da inserirvi un fattore più vincolante per l'acquisto di veicoli puliti e a basso consumo energetico. In tale ottica, gli organi preparatori del Consiglio propongono di introdurre nel progetto di direttiva una disposizione che imponga agli enti aggiudicatori, alle autorità aggiudicatrici e agli operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'intero arco di vita. Come nella proposta della Commissione, tale impatto deve almeno includere il consumo di carburante, le emissioni di CO₂ e il Nox, gli idrocarburi diversi dal metano e il particolato.

Campo di applicazione (articolo 2)

6. Gli organi preparatori del Consiglio suggeriscono di modificare il campo di applicazione del progetto di direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada quale si presenta nella proposta della Commissione per assicurare la coerenza tra tale progetto di direttiva, da un lato, e le direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE sulle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici ed il regolamento n. 1370/2007 (CE) relativo agli obblighi di servizio pubblico, dall'altro lato. Nel caso degli enti aggiudicatori e delle autorità aggiudicatrici sottoposti agli obblighi delle direttive sugli appalti pubblici, le soglie previste nelle suddette direttive si applicano ugualmente nel quadro del progetto di direttiva in esame. Nel caso degli operatori che effettuano servizi di trasporto di passeggeri in base a un contratto di servizio pubblico, gli Stati membri possono fissare soglie a condizione che queste non si situino al di sopra di quelle della pertinente direttiva sulla procedura di aggiudicazione. Ne consegue che si evitano oneri amministrativi superflui per le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori e si assicura l'effettiva applicazione della direttiva sui veicoli puliti e a basso consumo.
7. BE mantiene una riserva d'esame (*nota 3, pag. 8*).

Opzioni per assolvere l'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale (articolo 4)

8. Pur formulando un obiettivo più rigoroso, gli organi preparatori del Consiglio suggeriscono di permettere una più ampia flessibilità rispetto a quanto previsto nella proposta della Commissione per quanto concerne la questione di come le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possono assolvere l'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale. Una maggiore flessibilità permetterà di rispecchiare la diversità degli aspetti e delle priorità ambientali locali e di riconoscere in tal modo le iniziative esistenti in tutta la Comunità.

Il progetto di direttiva prevede due opzioni per assolvere l'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, a condizione che tali impatti includano almeno il consumo energetico, le emissioni di CO₂ e le emissioni di sostanze inquinanti dei veicoli adibiti al trasporto su strada:

- a) fissare specifiche tecniche per le prestazioni energetiche e ambientali nella documentazione per l'acquisto dei veicoli adibiti al trasporto su strada; o
- b) integrare l'impatto energetico e l'impatto ambientale nella decisione di acquisto, permettendo all'acquirente di determinare la ponderazione da attribuire a questi impatti, secondo le seguenti modalità:
 - in caso di procedura di appalto, applicando come criteri di aggiudicazione entrambi i tipi di impatto; e
 - nei casi in cui tali impatti siano monetizzati per essere integrati nella decisione di acquisto, avvalendosi della metodologia armonizzata fissata nel progetto di direttiva.

Metodologia per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita (articolo 5)

9. Se scelgono l'opzione di monetizzare l'impatto energetico e quello ambientale, gli enti aggiudicatori, le autorità aggiudicatrici e gli operatori sono tenuti ad applicare la metodologia fissata nella direttiva. Per calcolare i costi di esercizio nell'intero arco di vita, il progetto di direttiva prevede la possibilità di scegliere i costi del CO₂ e quelli delle altre emissioni di sostanze inquinanti in una gamma compresa tra i valori medi UE riferiti a questi costi e il doppio di questi ultimi. Tale gamma mira ad ottenere un equilibrio tra un'adeguata flessibilità per le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori, da un lato, per tener conto della loro situazione locale, e un certo grado di armonizzazione, dall'altro. Quest'ultimo fattore è importante per esercitare pressioni sui costruttori affinché rispondano producendo veicoli più puliti ed a più basso consumo energetico.

Altre questioni

10. La delegazione DE propone il seguente nuovo considerando (15 bis) in relazione all'articolo 9:

"Il metodo di calcolo dei costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti dei veicoli nell'intero arco di vita ai fini delle decisioni in materia di appalti pubblici per veicoli non impedisce che altre norme legislative comunitarie affrontino i costi esterni. Il riesame e la revisione periodici del metodo di calcolo e dei valori numerici definiti nella presente direttiva, tuttavia, mirano alla coerenza tra le varie misure legislative in questo ambito."

11. FI mantiene una riserva d'esame generale sul progetto di direttiva.
12. DK, FR, MT e UK mantengono riserve d'esame parlamentare.

Conclusione

13. Sono stati fatti progressi notevoli per giungere a un testo di direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada che possa riscuotere il sostegno generale. Si invita il Consiglio a esaminare le restanti questioni in sospeso in vista dell'adozione di un orientamento generale sulla direttiva¹.

¹ Poiché il testo legislativo è stato notevolmente modificato rispetto alla proposta della Commissione, gli organi preparatori del Consiglio non hanno ancora esaminato i considerando. Solo i considerando su cui il Consiglio ha raggiunto un accordo - e che sono menzionati nelle note - formeranno parte dell'orientamento generale.

Proposta riveduta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativa alla promozione di veicoli adibiti al trasporto su strada
puliti e a basso consumo energetico**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

*Articolo 1
Oggetto ed obiettivo*

La presente direttiva impone alle autorità aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche in materia di ambiente e di clima ed alla politica energetica dell'Unione europea.

Articolo 2² 3
Campo di applicazione

La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:

- a) da autorità aggiudicatrici o da enti aggiudicatori, nella misura in cui sono soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2004/17/CE⁴ e 2004/18/CE⁵;
- b) da operatori, ai fini del soddisfacimento degli obblighi di servizio pubblico in virtù di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007⁶ di entità superiore ad una soglia che sarà fissata dagli Stati membri non superiore ai valori soglia stabiliti nelle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

² Sarà inserito il seguente considerando:
"In sintonia con il campo di applicazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE e nel pieno rispetto del recepimento di tali direttive nella legislazione nazionale, la presente direttiva dovrebbe applicarsi ai veicoli adibiti al trasporto su strada acquistati dalle autorità aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori, a prescindere dal fatto che questi siano pubblici o privati. Inoltre, la presente direttiva dovrebbe riguardare l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada utilizzati per la prestazione di servizi pubblici di trasporto passeggeri in virtù di un contratto di servizio pubblico, lasciando agli Stati membri la facoltà di escludere gli acquisti di scarsa importanza al fine di evitare inutili oneri amministrativi."

³ Riserva d'esame: BE.

⁴ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

⁵ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

⁶ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

"autorità aggiudicatrici": le amministrazioni aggiudicatrici di cui all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 2004/17/CE ed all'articolo 1, paragrafo 9 della direttiva 2004/18/CE;

"enti aggiudicatori": gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 2, paragrafo 2 della direttiva 2004/17/CE;

"veicolo adibito al trasporto su strada": un veicolo che appartenga ad una delle categorie di veicoli elencate nella tabella 3 dell'allegato.

Articolo 4

Acquisto di veicoli puliti e a basso consumo energetico

1. Gli Stati membri assicurano che, al più tardi a decorrere dalla data di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ogni autorità aggiudicatrice, ente aggiudicatore e operatore di cui all'articolo 2 al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada tenga conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili all'esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita di cui al paragrafo 2 ed applichi almeno una delle opzioni di cui al paragrafo 3.
2. L'impatto energetico e l'impatto ambientale da prendere in considerazione comprendono almeno i seguenti fattori:
 - a. consumo energetico;
 - b. le emissioni di CO₂;
 - c. le emissioni di sostanze inquinanti, compresi il Nox, gli idrocarburi diversi dal metano ed il particolato.

Oltre all'impatto energetico ed all'impatto ambientale di cui al primo comma, le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possono parimenti prendere in considerazione la possibilità di includere altri tipi di impatto ambientale.

3. I requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 sono soddisfatti secondo le seguenti opzioni:
- a. fissando specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali nella documentazione per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale^{7 8}
oppure
 - b. integrando nella decisione di acquisto l'impatto energetico e l'impatto ambientale, secondo le seguenti modalità:
 - in caso di procedura di appalto, utilizzando come criteri di aggiudicazione tali impatti e
 - nei casi in cui tali impatti siano monetizzati per essere integrati nella decisione di acquisto, avvalendosi della metodologia di cui all'articolo 5.

Articolo 5

Metodologia di calcolo dei costi di esercizio durante l'intero arco di vita

1. Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 3, lettera b), secondo trattino, i costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico, alle emissioni di CO₂ e alle emissioni di sostanze inquinanti, quali elencati **nella tabella 2 dell'allegato**, che sono imputabili all'esercizio dei veicoli da acquistare sono monetizzati e calcolati secondo la metodologia di cui alle lettere a), b) e c).

⁷ Il considerando 17 sarà modificato come segue: "La presente direttiva non dovrebbe ostare a che le autorità aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza alle più recenti norme EURO in materia di emissioni inquinanti negli appalti per i veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto prima che tali norme diventino vincolanti. Né osta a che le autorità aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza a combustibili alternativi, a condizione che si tenga conto dell'impatto ambientale e dell'impatto energetico sull'intero arco di vita."

⁸ Sarà inserito il seguente nuovo considerando:
"Nell'ottemperare all'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale stabilendo le specifiche tecniche, le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori sono incoraggiati a stabilire specifiche di un livello più elevato in materia di prestazioni energetiche e ambientali rispetto a quello prescritto dalla normativa europea, prendendo ad esempio in considerazione le norme EURO già adottate ma non ancora entrate in vigore."

- a) I costi relativi al consumo di energia per l'esercizio di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati secondo la metodologia seguente:
- il consumo di carburante per chilometro di un veicolo di cui al paragrafo 2 è convertito in consumo di energia per chilometro applicando i fattori di conversione di cui alla tabella 1 dell' allegato per i tenori energetici dei vari carburanti;
 - è utilizzato un unico valore monetario per unità di energia. Tale valore unico è pari al valore più basso del costo per unità di energia di benzina o diesel, utilizzati come carburante da trasporto, prima dell'applicazione dell'imposta;
 - i costi relativi al consumo energetico per l'esercizio di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, di cui al paragrafo 3, per il consumo energetico per chilometro di cui al primo trattino e per il costo per unità di energia di cui al secondo trattino.
- b) I costi relativi alle emissioni di CO₂ per l'esercizio di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, di cui al paragrafo 3, per le emissioni di CO₂ in chilogrammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il costo per chilogrammo di cui alla tabella 2 dell' allegato. Le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2 possono applicare costi più elevati a condizione che non eccedano il valore riportato nella tabella 2 moltiplicato per un coefficiente 2.⁹

⁹ Sarà inserito il seguente considerando: "La presente direttiva dovrebbe definire una gamma di costi delle emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti atta a permettere, da un lato, la flessibilità necessaria affinché le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possano tener conto della loro situazione locale e, dall'altro, ad assicurare un appropriato grado di armonizzazione. La Commissione, assistita da un comitato, dovrebbe poter adattare tali valori minimi e massimi all'inflazione ed al progresso tecnico dei dati per il calcolo."

- c) I costi relativi alle emissioni inquinanti per l'esercizio di un veicolo nell'intero arco di vita, quali elencati **nella tabella 2 dell'allegato**, sono calcolati sommando i costi delle emissioni di ossidi di azoto, idrocarburi diversi dal metano e particolato nell'intero arco di vita. I costi relativi a ogni sostanza inquinante per l'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, di cui al paragrafo 3 per le emissioni di CO₂ in grammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il rispettivo costo per grammo. Il costo è desunto dai valori medi UE elencati nella tabella 2 dell'allegato. Le autorità aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2 possono applicare costi più elevati a condizione che non eccedano i pertinenti valori riportati nella tabella 2 moltiplicati per un coefficiente 2.
2. Il consumo di carburante, le emissioni di CO₂ e le emissioni di sostanze inquinanti per chilometro elencati **nella tabella 2 dell'allegato** imputabili all'esercizio dei veicoli sono basati su procedure di prova UE standardizzate per i veicoli per cui tali procedure sono definite nella normativa UE in materia di omologazione. Per i veicoli che non sono oggetto di procedure di prova UE standardizzate, la comparabilità fra le varie offerte è assicurata utilizzando procedure di prova ampiamente riconosciute o i risultati di prove effettuate per l'autorità o, in mancanza di tali dati, le informazioni fornite dal costruttore.
3. Il chilometraggio totale percorso da un veicolo nell'intero arco di vita è desunto, salvo altrimenti specificato, dalla tabella 3 dell' allegato.

Articolo 6
Adeguamenti al progresso tecnico

Gli adeguamenti all'inflazione ed al progresso tecnico dei dati per il calcolo dei costi di esercizio dei veicoli adibiti al trasporto su strada nell'intero arco di vita, di cui in allegato, intesi a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottati in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

Articolo 7
Scambio di migliori pratiche

La Commissione facilita e struttura lo scambio di conoscenze e di buone pratiche tra Stati membri in materia di prassi intese a promuovere l'acquisto di veicoli puliti ed a basso consumo energetico da parte delle autorità aggiudicatrici, degli enti aggiudicatori e degli operatori di cui all'articolo 2.

Articolo 8
Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Quando sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 9
Relazioni e riesame

1. Ogni due anni a decorrere dalla data di cui all'articolo 10, la Commissione elabora una relazione sull'attuazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per promuovere l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.
2. La relazione valuta gli effetti della presente direttiva così come la necessità di ulteriori azioni ed include eventuali proposte.
3. Anteriormente alla data della prima relazione la Commissione presenta una valutazione della metodologia di cui all'articolo 5, esaminando tutte le opzioni e propone, se necessario, gli opportuni adeguamenti¹⁰.

¹⁰ Sarà inserito il seguente nuovo considerando 17 bis: "Dovrebbero essere elaborate procedure di prova UE standardizzate per altre categorie di veicoli al fine di migliorare la comparabilità e la trasparenza dei dati forniti dai costruttori."

Articolo 10
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 24 mesi dalla data di cui all'articolo 11. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.¹¹

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 11
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 12
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

¹¹ Il considerando (20) sarà così modificato: " In conformità del punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" gli Stati membri sono incoraggiati ad elaborare, per sé e nell'interesse della Comunità, le proprie tabelle che illustrano, per quanto possibile, la correlazione tra la presente direttiva e le misure di recepimento, e provvedono a pubblicarle."

Dati per il calcolo dei costi esterni relativi all'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada ai fini della presente direttivaTabella 1: Tenore energetico dei carburanti per motori

Carburante	Tenore energetico
Diesel	36 MJ/litro
Benzina	32 MJ/litro
Gas naturale/Biogas	33-38 MJ/Nm ³
GPL (gas di petrolio liquefatto)	24 MJ/litro
Etanolo	21 MJ/litro
Biodiesel	33 MJ/litro
Emulsioni	32 MJ/litro
Idrogeno	11 MJ/Nm ³

Tabella 2: Costi per le emissioni nel trasporto su strada (prezzi al 2007):

CO₂	Nox	Idrocarburi diversi dal metano	Particolato
2 eurocent/kg	0,44 eurocent/kg	0,1 eurocent/kg	8,7 eurocent/kg

Tabella 3: Chilometraggio dei veicoli per il trasporto su strada nell'intero arco di vita

Categoria di veicolo (categorie M e N di cui alla direttiva 2007/46/CE)	Chilometraggio nell'intero arco di vita
Autovetture (M1)	200 000 km
Veicoli commerciali leggeri (N1)	250 000 km
Veicoli commerciali pesanti (N2, N3)	1 000 000 km
Autobus (M2, M3)	800 000 km