



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 13 luglio 2010 (14.07)
(OR. en)**

12171/10

**Fascicolo interistituzionale:
2010/0195 (COD)**

LIMITE

**ENT 83
ENV 480
CODEC 683**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Commissione europea
Data:	8 luglio 2010
Destinatario:	Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010)362 definitivo.

All.: COM(2010)362 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 7.7.2010
COM(2010)362 definitivo

2010/0195 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori
immessi sul mercato in regime di flessibilità**

SEC(2010)828

SEC(2010)829

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La direttiva 97/68/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (nel seguito "la direttiva") fissa i livelli massimi di ossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM) emessi dai gas di scarico dei motori diesel installati in macchine da cantiere, macchine per uso agricolo e forestale, automotrici ferroviarie e locomotive, navi della navigazione interna, motori a velocità costante e piccoli motori a benzina impiegati in diversi tipi di macchine.

La direttiva stabilisce valori limite di emissione sempre più contenuti per diverse fasi, corrispondenti a diverse date di adeguamento. I costruttori devono garantire che i nuovi motori rispettino tali limiti affinché essi possano essere immessi sul mercato.

La direttiva 2004/26/CE¹ ha introdotto la fase dei valori limite di emissione attualmente applicabile alla maggior parte dei motori diesel, denominata fase III A. Tali limiti saranno progressivamente sostituiti dai valori limite più ridotti di cui alla fase III B a decorrere dal 1° gennaio 2011. Il periodo di omologazione per tali motori è iniziato il 1° gennaio 2010. Ciò influirà sulla produzione di una vasta gamma di macchine (circa 1500 società nell'UE).

Per rispettare i limiti della fase III B, i motori attuali dovranno subire importanti modifiche. Cambiamenti a livello di configurazione, dimensione o peso dei motori hanno ripercussioni a catena sui produttori delle apparecchiature originali (Original Equipment Manufacturers - OEM) che dovranno rivedere integralmente il progetto delle macchine al fine di installarvi il motore modificato. Questo processo può avere inizio solo quando il motore è completamente sviluppato. Le soluzioni tecniche che consentono ai motori di rispettare i limiti di cui alla fase III B non sono generalmente ancora definitive. Gli OEM non sono quindi in grado di rivedere interamente il progetto delle macchine sulle quali il motore dovrà essere installato. Mentre per alcune di tali macchine le disposizioni in materia di emissioni di cui alla fase III B non causeranno gravi problemi, per altre macchine mobili non stradali un motore conforme alla fase III B è tutt'altro che definito e sono necessari ulteriori e notevoli sforzi nel campo della ricerca e dello sviluppo tecnologico per garantire che tali macchine possano essere immesse sul mercato con motori conformi alla fase III B.

I costi che i fabbricanti devono sostenere per conformarsi ai nuovi limiti di emissione sono significativi. Essi comprendono ad esempio i costi di ricerca e sviluppo, i costi di modifiche alle macchine, i costi di post-trattamento, i costi di documentazione ed etichettatura, ecc.

A partire dall'autunno del 2008 la maggior parte delle industrie con sede nell'Unione che fabbricano macchine mobili non stradali è stata inaspettatamente e gravemente colpita dalla crisi finanziaria ed economica globale. I settori delle macchine da cantiere e delle macchine agricole sono stati particolarmente colpiti. La crisi ha avuto un impatto negativo, sebbene minore, anche sul settore delle automotrici ferroviarie. In generale l'improvviso crollo delle vendite ha causato una forte diminuzione dei redditi e dei capitali disponibili per finanziare la

¹ GU L 225 del 25.6.2004, pag. 3.

ricerca e gli sviluppi tecnologici necessari per le macchine dotate di motori che devono essere conformi alla fase III B in tutte le categorie di potenza e per tutte le applicazioni, nei termini di tempo fissati dalla direttiva.

La direttiva 2004/26/CE ha inoltre introdotto il cosiddetto regime di flessibilità per facilitare la transizione tra le diverse tappe che fissano i limiti di emissione. Il regime di flessibilità consente agli OEM di immettere sul mercato, durante il periodo che separa due fasi successive dei valori limite di emissione allo scarico, un numero limitato di macchine mobili non stradali dotate di motori che rispettano ancora i limiti di emissione della fase precedente. Il regime di flessibilità si applica ai motori (diesel) ad accensione per compressione usati in macchine da cantiere, macchine per uso agricolo e forestale, gruppi elettrogeni e pompe che utilizzano motori a velocità costante, ma non si applica a locomotive, automotrici ferroviarie e navi della navigazione interna. Tale regime consente agli OEM di immettere sul mercato 1) per ogni categoria di potenza del motore, un numero limitato di macchine non superiore al 20% delle vendite annue degli OEM (calcolato come la media degli ultimi 5 anni delle vendite di macchine nell'UE) oppure 2) un numero fisso di macchine definito nella direttiva. La seconda opzione è destinata alle piccole imprese che producono quantità più limitate di motori.

Si propone di modificare le disposizioni del regime di flessibilità per attenuare ulteriormente i costi economici della transizione tra la fase III A e la fase III B estendendo la sua applicazione ad alcuni tipi di macchine mobili non stradali, pur mantenendo l'entrata in vigore della fase III B dei limiti di emissione, al fine di preservare l'obiettivo della direttiva volta a ridurre le emissioni di gas e di particolato inquinanti nell'Unione. La valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta fornisce informazioni dettagliate sulle diverse opzioni che sono state analizzate al fine di attenuare l'impatto della crisi economica sugli OEM. Si è concluso che i fabbricanti non saranno in grado, nell'immediato futuro, di immettere sul mercato locomotive conformi alla fase III B, poiché sono necessarie ulteriori ricerche; non si è dunque ritenuto utile estendere le misure di flessibilità proposte ai motori utilizzati nelle locomotive. Nel 2010 si sono tenute discussioni approfondite con gli esperti del settore e gli Stati membri al fine di valutare la situazione del settore delle locomotive, che si era evoluto nel tempo. La Commissione ha potuto concludere che alcuni fabbricanti di motori hanno nel frattempo fatto progressi nella concezione di motori per locomotive conformi alla fase III B, mentre gli OEM non saranno ancora completamente pronti ad immettere sul mercato locomotive conformi alla fase III B entro il 1° gennaio 2012, come stabilito nella direttiva. Si è dunque ritenuto necessario applicare anche alle locomotive il regime di flessibilità. Le analisi hanno permesso di concludere che detta estensione avrà ripercussioni estremamente limitate sull'ambiente, mentre consentirà alle società ferroviarie di realizzare gli investimenti necessari.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

I rappresentanti degli Stati membri e le parti interessate del settore sono stati consultati in merito alla proposta attraverso il gruppo di esperti sulle emissioni delle macchine di cui alla direttiva. La Commissione ha inoltre proceduto, tra maggio e giugno 2009, a una consultazione approfondita delle autorità degli Stati membri e di tutte le parti interessate, ovvero i rappresentanti del settore, le organizzazioni ambientaliste e le associazioni dei

lavoratori. La presente proposta tiene conto dell'analisi tecnica della direttiva² effettuata dal Centro comune di ricerca (CCR) che comprende, tra l'altro, una valutazione della necessità di modificare le disposizioni del regime di flessibilità, uno studio sulla valutazione d'impatto effettuato da un consulente esterno³ per valutare l'incidenza delle opzioni proposte nell'analisi tecnica del CCR, due studi complementari relativi all'impatto sul settore ferroviario (automotrici ferroviarie e locomotive) e all'impatto delle opzioni dell'analisi tecnica del CCR, comprese le conseguenze per le PMI di una modifica al regime di flessibilità⁴.

Una valutazione d'impatto dettagliata, allegata alla presente proposta, è stata effettuata sulla base di studi tecnici e della consultazione delle parti interessate. In essa si illustrano le diverse possibili situazioni per i motori interessati dal regime di flessibilità esistente e si identifica la necessità di includere le automotrici ferroviarie. Alla luce delle conclusioni della valutazione d'impatto, le locomotive sono state aggiunte al regime di flessibilità.

La valutazione d'impatto analizza le diverse opzioni, dalla messa in opera di un regime di rottamazione alle variazioni del regime di flessibilità per quanto concerne la percentuale o il numero di motori autorizzati, all'istituzione di un sistema commerciale nel quale le imprese che non utilizzano tutta la loro flessibilità potrebbero vendere i loro diritti a imprese che necessitano di flessibilità supplementare. L'opzione di un regime di rottamazione è stata accantonata poiché non è adatta ad aiutare gli OEM a finanziare la ricerca e lo sviluppo necessari ad ottenere macchine conformi alla fase III B. L'istituzione di un sistema commerciale di flessibilità è stata ritenuta troppo complessa per essere effettuata nel breve termine e quindi sproporzionata rispetto ai risultati attesi.

L'opzione che prevede il rafforzamento del regime di flessibilità esistente e la sua estensione a settori non ancora inclusi è stata ritenuta quella più adeguata in termini di equilibrio tra l'impatto ambientale e i benefici economici conseguiti, per un periodo limitato, grazie ad una riduzione dei costi necessari per conformarsi ai nuovi limiti di emissione.

3. BASE GIURIDICA

Lo scopo della direttiva 97/68/CE, nonché della presente proposta di modifica, è quello di contribuire al buon funzionamento del mercato interno dei motori destinati ad essere installati in macchine mobili non stradali e allo stesso tempo di tutelare la salute umana e l'ambiente. La base giuridica è pertanto l'articolo 114 del trattato.

4. MODIFICHE

La presente proposta prevede le seguenti modifiche alla direttiva 97/68/CE.

² Il progetto di relazione definitiva dell'analisi tecnica può essere consultato alla pagina web relativa alle macchine mobili non stradali (Non-Road Mobile Machinery - NRMM) sul sito web Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf

³ La relazione definitiva dello studio sulla valutazione d'impatto effettuato dalla ARCADIS N.V. può essere consultata alla pagina web relativa alle macchine mobili non stradali (Non-Road Mobile Machinery - NRMM) sul sito web Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrep.pdf

⁴ L'ulteriore studio sulla valutazione d'impatto per il settore ferroviario e il settore della navigazione interna può essere consultato alla pagina web relativa alle macchine mobili non stradali (Non-Road Mobile Machinery - NRMM) sul sito web Europa:

http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm

- Un aumento della percentuale del numero di motori utilizzati su macchine operanti a terra, immesse sul mercato nel quadro del regime di flessibilità in ogni categoria di motore, dal 20% al 50% delle vendite annue di macchinari degli OEM nonché, in alternativa, un adattamento del numero massimo di motori che possono essere immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità, durante il periodo che separa la fase III A dalla fase III B.
- L'aggiunta dei motori utilizzati per la propulsione di automotrici ferroviarie e locomotive al regime di flessibilità che offre agli OEM la possibilità di immettere sul mercato un numero limitato di motori nel quadro del regime di flessibilità.
- Tali misure scadranno il 31 dicembre 2013.

5. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea⁵,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 294 del trattato⁸,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 97/68/CE⁹ riguarda le emissioni degli scarichi dei motori installati su macchine mobili non stradali. Gli attuali valori limite di emissione applicabili all'omologazione della maggior parte dei motori ad accensione spontanea di cui alla fase III A devono essere sostituiti dai valori limite inferiori di cui alla fase III B. Questi ultimi si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2010 per quanto concerne l'omologazione di detti motori e dal 1° gennaio 2011 per quanto concerne la loro immissione sul mercato.
- (2) La transizione verso la fase III B implica un cambiamento tecnologico che richiede notevoli costi di attuazione per la revisione della concezione dei motori e per lo sviluppo di soluzioni tecniche avanzate. La transizione avviene in un momento in cui il settore attraversa gravi difficoltà economiche.
- (3) La direttiva 97/68/CE prevede un regime di flessibilità che consente ai fabbricanti di macchinari di acquistare, nel periodo che separa due fasi di limiti di emissione, una quantità limitata di motori non conformi ai valori limite attuali ma approvati nel quadro della fase precedente più vicina che fissa limiti di emissione.

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1.

- (4) L'articolo 2, lettera b) della direttiva 2004/26/CE¹⁰ prevede di valutare l'eventuale necessità di ulteriore flessibilità.
- (5) Nel corso della transizione tra la fase III A e la fase III B la percentuale del numero di motori utilizzati a fini diversi dalla propulsione di automotrici ferroviarie e locomotive immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità va aumentata dal 20% al 50% delle vendite annue di macchinari dotati di motore di tale categoria effettuate dagli OEM. Il numero massimo dei motori che possono esseri immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità deve essere adattato di conseguenza.
- (6) Le norme applicabili al regime di flessibilità devono essere adattate al fine di estendere l'applicazione del regime ai motori utilizzati per la propulsione di automotrici ferroviarie e locomotive.
- (7) Le misure previste dalla presente direttiva fanno fronte a difficoltà temporanee incontrate dal settore manifatturiero. Esse devono pertanto essere limitate alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scadere il 31 dicembre 2013.
- (8) La direttiva 97/68/CE deve pertanto essere modificata di conseguenza.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 97/68/CE è così modificata:

1. All'articolo 4, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
 - "6) I motori ad accensione spontanea non destinati alla propulsione di navi della navigazione interna possono essere immessi sul mercato in regime di flessibilità secondo la procedura di cui all'allegato XIII, oltre a quanto disposto nei paragrafi da 1 a 5."
2. L'articolo 10 è così modificato:
 - a) Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
 - "7) Gli Stati membri permettono l'immissione sul mercato dei motori definiti alla sezione 1, lettera A, punti i), ii), iv) e v), dell'allegato I, in regime di flessibilità, a norma delle disposizioni dell'allegato XIII."
 - b) È aggiunto il seguente paragrafo 8:
 - "8) Il regime di flessibilità, conformemente a quanto disposto al punto 1.2 dell'allegato XIII, si applica soltanto alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scade il 31 dicembre 2013."
3. L'allegato XIII è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

¹⁰ GU L 146 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 2

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro [dodici mesi dalla pubblicazione della direttiva], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [giorno, mese, anno = il giorno successivo alla data di applicazione].

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.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

La sezione 1 dell'allegato XIII è sostituita dalla seguente:

"1. AZIONI DEL COSTRUTTORE DEL MOTORE E DELL'OEM

1.1. Fatta eccezione per il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori le quantità di motori indicate ai seguenti punti 1.1.1. e 1.1.2., che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

1.1.1. Il numero di motori immesso sul mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, il 20% delle vendite (calcolate come media delle vendite degli ultimi 5 anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria realizzate annualmente dall'OEM. Qualora un OEM abbia commercializzato nell'Unione europea apparecchiature per un periodo inferiore ai 5 anni, la media è calcolata sulla base del periodo di commercializzazione effettivo.

1.1.2. In alternativa a quanto disposto al punto 1.1.1. e ad eccezione dei motori destinati alla propulsione di locomotive e automotrici ferroviarie, l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato una quantità fissa di motori in regime di flessibilità. Il numero di motori di ciascuna categoria non dovrà superare i seguenti valori:

Categoria del motore (kW)	Numero di motori
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2 Durante il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B, ad eccezione dei motori destinati alla propulsione di locomotive e automotrici ferroviarie, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori le quantità di motori indicate ai punti 1.2.1. e 1.2.2., che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

1.2.1. Il numero di motori immesso sul mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, il 50% delle vendite (calcolate come media delle vendite degli ultimi 5 anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria realizzate annualmente dall'OEM. Qualora un OEM abbia commercializzato nell'Unione europea apparecchiature per un periodo inferiore ai 5 anni, la media è calcolata sulla base del periodo di commercializzazione effettivo.

- 1.2.2. In alternativa a quanto disposto al punto 1.2.1., l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato una quantità fissa di motori in regime di flessibilità. Il numero di motori di ciascuna categoria non dovrà superare i seguenti valori:

<i>CATEGORIA DEL MOTORE (KW)</i>	<i>NUMERO DI MOTORI</i>
<i>37-56</i>	<i>200</i>
<i>56-75</i>	<i>175</i>
<i>75-130</i>	<i>250</i>
<i>130-560</i>	<i>125</i>

- 1.3 Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie, il regime di flessibilità di cui al punto 1.1.1. si applica a decorrere dal periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B.
- 1.4 Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante il periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato una massimo di 12 motori destinati alla propulsione di locomotive in regime di flessibilità.
- 1.5. Nella sua richiesta all'autorità di omologazione, l'OEM dovrà includere quanto segue:
- a) un campione delle marcature da applicare su ogni esemplare di macchina mobile non stradale su cui sarà installato un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità. Le marcature recheranno il testo seguente: "MACCHINA N. ... (numero sequenziale) SU ... (numero totale di macchine nella rispettiva fascia di potenza) MUNITA DI MOTORE N. ... OMOLOGAZIONE (direttiva 97/68/CE) n. ...";
 - b) un campione della marcatura aggiuntiva da applicare al motore e recante la dicitura indicata al punto 2.2. del presente allegato.
- 1.6. L'OEM fornisce all'autorità che rilascia le omologazioni ogni informazione attinente all'attuazione del regime di flessibilità che l'autorità di omologazione possa giudicare necessaria per adottare una decisione.
- 1.7. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano le omologazioni, su loro richiesta, le informazioni di cui esse hanno bisogno per confermare, in rapporto a un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità, la correttezza della dichiarazione o dell'etichettatura in tal senso.

**SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA PER PROPOSTE DI ATTI AVENTI
UN'INCIDENZA DI BILANCIO LIMITATA ESCLUSIVAMENTE ALLE ENTRATE**

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità

2. LINEE DI BILANCIO:

Capitolo e articolo: Non pertinente

Importo iscritto a bilancio per l'esercizio considerato:

3. INCIDENZA FINANZIARIA

Nessuna

La proposta, priva di incidenza finanziaria sulle spese, ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate ¹¹	Periodo di 12 mesi, a decorrere dal gg/mm/aaaa	[Anno n]
Articolo ...	<i>Incidenza sulle risorse proprie</i>		
Articolo ...	<i>Incidenza sulle risorse proprie</i>		

Situazione a seguito dell'azione					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]

¹¹ Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (prelievi agricoli, contributi zucchero, dazi doganali), gli importi indicati devono essere al netto del 25% delle spese di riscossione.

Articolo ...					
Articolo ...					

4. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente

5. ALTRE OSSERVAZIONI