



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 27.10.2010
SEC(2010) 1252 definitivo

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Documento di accompagnamento della

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2000/25/CE per quanto riguarda le disposizioni di attuazione per i trattori immessi sul mercato in "regime di flessibilità"

Sintesi della valutazione d'impatto

{COM (2010) 607}
{SEC (2010) 1251}

La presente relazione impegna unicamente i servizi della Commissione che hanno partecipato alla sua elaborazione e non pregiudica la forma definitiva che assumeranno eventuali decisioni assunte dalla Commissione

1. CONTESTO E DEFINIZIONE DELLA PROBLEMATICAZIONE

La direttiva 2000/25/CE¹ sulle emissioni dei trattori fissa i livelli di monossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM) emessi dai gas di scarico dei motori diesel installati nei trattori agricoli o forestali (in seguito: trattori). Essa è pienamente conforme alla direttiva 97/68/CE relativa a macchine mobili non stradali (NRMM), per cui sono state recentemente elaborate una proposta e una relazione sulla valutazione d'impatto analoghe.

Per diversi tipi di trattori, la direttiva 2000/25/CE stabilisce il livello massimo consentito di emissioni di scarico del motore in funzione della potenza del motore installato. La direttiva comprende inoltre una serie di valori limite di emissione sempre più contenuti per diverse fasi, corrispondenti a diverse date di adeguamento. Al momento dell'immissione sul mercato, i produttori di trattori devono garantire che i nuovi motori impiegati nelle loro macchine rispettino tali limiti.

La direttiva 2005/13/CE² ha modificato la direttiva originaria sui trattori introducendo 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 rigorosi della fase III B che entreranno in vigore progressivamente, in base alla categoria di potenza, per i veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° gennaio 2011. Il periodo di omologazione per tali motori è iniziato il 1° gennaio 2010. Dato che i limiti relativi alla fase III B sono più rigorosi, sarà necessario modificare e progettare nuovamente i motori attuali al fine di rispettare i nuovi limiti. La nuova progettazione influenzerà i produttori di trattori che dovranno rivedere i progetti dei loro veicoli al fine di installarvi il motore modificato. Questo procedimento richiederà molto tempo e molte risorse; gli sforzi necessari dipenderanno molto dalle modifiche necessarie per i motori e per il corpo del trattore nel quale il motore dovrà essere installato.

La direttiva 2005/13/CE ha introdotto il cosiddetto "regime di flessibilità" per facilitare la transizione tra le diverse fasi che fissano i limiti di emissione. Il regime di flessibilità consente ai produttori di trattori di immettere sul mercato, durante il periodo che separa due fasi successive dei valori limite di emissione allo scarico, un numero limitato di trattori dotati di motori ad accensione per compressione (CI, diesel) che rispettano ancora i limiti di emissione della fase precedente. I produttori di trattori possono immettere sul mercato 1) per ogni categoria di potenza del motore, un numero limitato di trattori non superiore al 20% delle vendite annue delle proprie vendite annue (calcolato come la media degli ultimi 5 anni delle vendite nell'UE) oppure 2) un numero massimo fisso di trattori definito nella direttiva. La seconda opzione era destinata alle piccole imprese che producono quantità più limitate di trattori.

Il regime di flessibilità è stato elaborato al fine di:

- consentire un'agevole integrazione dei nuovi requisiti sui motori applicabili ai trattori. La maggior parte dei produttori di trattori non produce internamente i propri motori, ma li acquista dai produttori di motori. Una volta che il produttore di motori ritiene che il motore e lo sviluppo³ post-trattamento siano soddisfacenti e pronti per la produzione, il produttore di trattori

¹ GU L173 del 12.7.2000, pag. 1.

² GU L 55 dell'1.3.2005, pag. 35.

³ Dispositivi aggiuntivi installati unitamente al motore, che riducono chimicamente o fisicamente le emissioni allo scarico prodotte dai motori prima di rilasciarle nell'atmosfera, ad es. filtri antiparticolato diesel, catalizzatore assorbente di NO_x o sistemi di riduzione catalitica selettiva.

può procedere alla loro integrazione e ottimizzazione nel veicolo e organizzare l'omologazione. Si tratta di una situazione unica, diversa da quella degli altri produttori di veicoli (per lo più veicoli stradali), in grado di sviluppare e produrre contemporaneamente veicolo e motore;

- fornire il contesto necessario che consenta ai produttori di trattori di sviluppare e adattare, inizialmente, trattori con volumi di vendita maggiori e meno problemi, e quindi avvalersi dell'esperienza acquisita per adeguare il resto dei trattori prodotti in volumi minori per i mercati di nicchia. Tale esperienza rende l'adeguamento dei rimanenti trattori meno costoso;
- evitare di avere un impatto eccessivo sui prodotti di basso volume durante la fase di transizione alla fase successiva, dato che lo sviluppo di queste serie implica costi fissi relativamente elevati.

La direttiva 2000/25/CE sulle emissioni dei trattori è stata elaborata in piena conformità alla direttiva NRMM e ha attuato i requisiti stabiliti specificatamente per i trattori nel quadro della direttiva 2003/37/CE, comprese le fasi III A, III B e IV, le scadenze e il regime di flessibilità. Dato che le disposizioni per i trattori sono allineate a quelle per le NRMM, il testo della presente valutazione di impatto attinge dalla valutazione di impatto sulla flessibilità relativa alle NRMM. In linea generale, è stato difficile ottenere informazioni specifiche riguardanti i trattori. Fonti quali EUROSTAT considerano i trattori come parte delle "macchine agricole" e non li inseriscono in una categoria separata. Date le analogie tra le NRMM e i trattori in termini di motore, si possono impiegare i dati relativi alle NRMM.

Il problema

Analogamente ai produttori di NRMM, la sfida tecnologica per i produttori di trattori è rappresentata dal fatto che la prossima generazione di motori deve ottenere riduzioni nelle emissioni di PM e NO_x paragonabili a quelle necessarie e raggiunte per i motori e veicoli stradali (autocarri, autobus, ecc.). Questo risultato non è possibile con la tecnologia attuale. L'industria deve impegnarsi ulteriormente in termini di ricerca e sviluppo tecnologico al fine di garantire che i trattori possano essere immessi sul mercato con motori conformi alla fase III B.

Nell'UE vi sono circa 40 produttori di trattori (la maggior parte dei quali fanno parte di 6 gruppi principali) che fabbricano un'ampia varietà di trattori che devono rispettare i limiti di emissione stabiliti dalla direttiva, mentre i motori sono prodotti da un numero ristretto di imprese (circa 10 produttori nell'UE e 20 imprese a livello mondiale). Solamente un numero molto limitato di grandi produttori di trattori produce i propri motori. L'adattamento dei veicoli può essere effettuato unicamente dai produttori di trattori una volta ultimata la configurazione del motore, dato che la nuova progettazione del motore non può essere fatta in parallelo (ad eccezione dei produttori di trattori che producono i propri motori). Secondo le informazioni fornite dall'industria, il fatturato totale relativo alla produzione di trattori nel 2008 dovrebbe aver raggiunto gli 8 miliardi di euro. I posti di lavoro direttamente collegati alla produzione di trattori sono 24 000, quelli indirettamente collegati 10 000.

Influenza della crisi

A partire da inizio 2009 la maggior parte delle imprese con sede nell'UE che fabbricano trattori è stata inaspettatamente e gravemente colpita dalla crisi finanziaria ed economica globale. Il crollo delle vendite ha causato una forte diminuzione delle entrate e dei capitali disponibili per finanziare la ricerca e lo sviluppo in ambito tecnologico necessari per dotare i trattori di motori conformi alla fase III B in tutte le categorie di potenza e per tutte le applicazioni entro le scadenze fissate dalla direttiva. Per quanto riguarda le spese per R&S, le imprese danno innanzitutto la priorità ai prodotti

con elevati volumi di vendita reali e potenziali. Tali vendite forniscono quindi alle imprese utili che possono essere impiegati per l'R&S al fine di elaborare soluzioni tecniche nei mercati di nicchia, di dimensioni più piccole.

Per il settore dei trattori, il mercato europeo ha iniziato a registrare un forte calo nel primo trimestre del 2009⁴; le vendite unitarie nel 2009 sono diminuite del 20% (180 000 nell'UE-15 per il 2008, non vi sono cifre disponibili per l'UE-12. Se si considerano tutte le macchine questa cifra è probabilmente pari al 15% del totale). Secondo l'associazione dell'industria (CEMA), il fatturato nel 2009 è diminuito del 20-25% rispetto al 2008 in conseguenza della riduzione della domanda a valle. Per il 2010 i produttori di trattori prevedono un ulteriore calo del 5-10%; i dati relativi al 1° trimestre 2010 evidenziano un -22% rispetto al 2009⁵.

L'industria non è ancora riuscita a completare le attività di R&S necessarie, fatto che ora è aggravato dall'influenza della crisi. Si corre il rischio che non vi siano trattori (o non abbastanza trattori) conformi alla fase III B disponibili nel 2011. Allo stesso tempo, non è possibile immettere sul mercato un numero sufficiente di trattori in linea con la fase III A. Ciò significherebbe che i trattori più vecchi dovrebbero circolare più a lungo, il che porterebbe a una crescita dell'inquinamento e richiederebbe un lavoro di manutenzione più costoso, i produttori potrebbero fallire e/o dover licenziare dipendenti, ecc.

2. L'UE HA IL DIRITTO DI INTERVENIRE?

La base giuridica di questa iniziativa è la stessa della direttiva 2000/25/CE sulle emissioni dei trattori, ovvero l'art. 114 del TFUE. La proposta rispetta il principio di sussidiarietà, poiché è possibile modificare la direttiva solo a livello UE. Gli Stati membri non possono adottare provvedimenti individuali riguardo ai limiti di emissione e alle scadenze collegate. È di conseguenza necessaria un'azione a livello UE che fornisce un valore aggiunto per il mantenimento del mercato interno dei trattori.

3. OBIETTIVI

L'**obiettivo generale** della proposta è conservare lo sviluppo economico del settore dei trattori e mantenere una tutela ambientale di alto livello.

La seguente tabella descrive gli obiettivi generali, specifici e operativi.

INFORMAZIONI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI
1. Mantenere il funzionamento del mercato	1. Mantenere condizioni di parità per i produttori di trattori conservando un quadro normativo armonizzato in tutti	1. Introdurre una misura efficace e tempestiva che permetta ai produttori dell'UE di continuare a

⁴ Riferimento: Lettera della CEMA e l'allegato "Background material for the Request to Enlarge Flexibility from 20% to 50% for Stage IIIB" (documentazione relativa alla richiesta di ampliare la flessibilità dal 20 al 50% per la fase IIIB), 14.7.2009, indirizzata al vicepresidente della Commissione G. Verheugen. Informazioni supplementari sulla quota di mercato possono essere consultate nello studio "Competitive analysis of the EU Mechanical Engineering" (analisi della concorrenza nell'ingegneria meccanica UE), pag. 4, disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/companalysis-eu-mechengin.pdf.

⁵ Fonte: CEMA giugno 2010.

interno dei trattori	<p>gli Stati membri (eliminando in tal modo il rischio di deviazioni nazionali).</p> <p>2. Impedire il prevedibile peggioramento della già difficile situazione economica dell'industria dei trattori causata dalla crisi economica.</p> <p>3. Garantire che la domanda di nuovi trattori possa essere soddisfatta dall'industria.</p>	<p>vendere trattori nel rispetto delle stesse norme in tutta l'UE e che consenta agli utenti di sostituire veicoli al termine del loro ciclo di vita.</p> <p>2. Consentire ai produttori di trattori di generare utili che possono essere impiegati per investire nelle attività di R&S necessarie, al fine di rispettare i limiti di emissione previsti.</p>
2. Tutela dell'ambiente	<p>1. Ridurre il rischio che i trattori più vecchi e inquinanti (anteriori alla fase III A) non possano essere sostituiti da trattori più nuovi e puliti, ovvero garantire che non sia compromesso il potenziale di riduzione delle emissioni derivante dalla sostituzione di trattori al termine del loro ciclo di vita.</p> <p>2. Mantenere gli incentivi per l'industria ad investire nella ricerca e nello sviluppo necessari a progettare trattori più puliti conformi ai limiti di emissione stabiliti per le fasi future.</p>	<p>1. Permettere la sostituzione dei motori e dei trattori più vecchi, inquinanti e ad elevato consumo di carburante con altri più puliti adeguando i requisiti in termini di emissioni in modo tale che la domanda di nuovi trattori possa essere soddisfatta dai motori disponibili più puliti.</p> <p>2. Lanciare un chiaro segnale all'industria che sono necessarie ulteriori riduzioni delle emissioni e che l'attuale procedimento di riduzione delle emissioni sia mantenuto.</p>

4. OPZIONI STRATEGICHE

Sono state individuate le seguenti opzioni per affrontare il problema sopra definito:

Opzione 1 – Nessun intervento = scenario di partenza

Le disposizioni dell'attuale regime di flessibilità rimangono inalterate, ovvero continua ad essere applicato il 20% (o il numero assoluto di motori).

Opzione 2 - Concessione di prestiti garantiti dallo Stato destinati all'acquisto di motori immagazzinati, fabbricati nell'ambito del cosiddetto periodo di svendita

L'articolo 4 della direttiva 2000/25/CE stabilisce che i requisiti sono prorogati di due anni "in relazione a motori aventi data di produzione antecedente a quella suddetta", con "suddetta" si intende una delle scadenze specificate al paragrafo 2 del medesimo articolo, in seguito alla quale i motori e i trattori non conformi non saranno più messi in circolazione.

Mentre è in vigore la fase III A, l'industria potrebbe produrre motori e trattori e immagazzinarli all'interno del territorio UE. I motori e i trattori della fase III A in questione sono fabbricati in

modo da continuare la produzione delle imprese e coprire le esigenze di altri paesi che non impongono limiti così rigorosi come quelli dell'UE per le emissioni allo scarico. Avviata l'attuazione della fase III B (tra l'1.1.2010 e l'1.1.2013 in base alla categoria di potenza), i motori e i trattori immagazzinati possono essere immessi sul mercato per un periodo di due anni. Questa opzione presuppone lo stanziamento di prestiti garantiti dallo Stato a favore dei produttori di trattori che acquistano motori immagazzinati conformi alla fase III A.

Opzione 3 – Attuazione del regime di rottamazione

Ricorrere a regimi di rottamazione equivarrebbe a una sovvenzione che incentiva l'utente ad acquistare nuovi trattori, dotati di un motore adeguato alla fase III B.

In base a questa opzione, il proprietario di un trattore più vecchio e inquinante potrà così consegnarlo alla rottamazione (distruzione-riciclo, ecc). Un'autorità pubblica nazionale attribuirà un importo forfetario in cambio del trattore rottamato. Il proprietario riscuoterà i fondi attraverso il sistema bancario o fiscale quando proverà l'acquisto di un nuovo trattore.

Opzione 4 – Attuazione di altri tipi di disposizioni alternative nell'ambito del regime di flessibilità

In base a questa opzione sarà concessa ulteriore flessibilità per la transizione dalla fase III A alla fase III B. Non sono previste misure supplementari per le fasi successive.

- Opzione 4.1 - Attuazione del regime di flessibilità secondo una percentuale scalare

Questa opzione presuppone l'applicazione di percentuali di flessibilità diverse per le varie categorie di trattori, a seconda dei particolari problemi posti dalla transizione dalla fase III A alla fase III B nonché un approccio analogo riguardo al numero fisso di motori.

- Opzione 4.2 - Aumento del tasso di flessibilità al 50%

Questa opzione presuppone un aumento dal 20% al 50% della flessibilità per tutte le categorie di trattori. Il numero fisso massimo di motori verrebbe modificato di conseguenza.

- Opzione 4.3 - Aumento del tasso di flessibilità all'80%

Questa opzione presuppone un aumento dal 20% all'80% della flessibilità per tutte le categorie di trattori. Il numero fisso massimo di motori verrebbe modificato di conseguenza.

- Opzione 4.4 - Espansione condizionale del regime di flessibilità; meccanismo di sanzione

Per mantenere un incentivo allo sviluppo di motori conformi alla fase III B, si può pensare a un sistema che, trascorsi diversi anni, preveda il pagamento di una sanzione per aver fruito di flessibilità supplementare durante la transizione dalla fase III A alla fase III B. I produttori di trattori continuerebbero a essere incentivati a sviluppare trattori con motori conformi alla fase III B e userebbero solo un minimo della flessibilità supplementare di cui hanno bisogno. Richiede la fissazione di un giusto livello per le sanzioni.

- Opzione 4.5 - Istituzione di un sistema di scambio

Un sistema analogo a quello del sistema di scambio delle emissioni UE potrebbe essere sviluppato per il regime di flessibilità. Si potrebbe istituire un sistema che permetta alle imprese che non sfruttano interamente la flessibilità di vendere i loro diritti ad altre che necessitano di flessibilità

supplementare. Ciò presuppone un meccanismo per vendere flessibilità (permessi) e un sistema che eserciti un controllo su tali vendite. Il prezzo di ogni permesso di flessibilità sarebbe determinato dal mercato.

Opzione 4.6 – Sostituire il regime di flessibilità con un sistema basato sulla combinazione di flessibilità per i produttori di trattori e il sistema ABT, quale quello applicato negli USA.

Un regime ABT analogo a quello impiegato negli USA potrebbe essere sviluppato per i produttori di motori, unitamente a un regime di flessibilità per i produttori di trattori.

5. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DELLE OPZIONI

L'opzione che non prevede **nessun intervento** non si rivelerebbe efficace ai fini del raggiungimento degli obiettivi. L'industria continuerebbe ad affannarsi nel contesto economico attuale e non riuscirebbe a preparare i trattori per la fase III B. Non sarebbe quindi in grado di immettere prodotti sul mercato oltre quanto offerto dal regime di flessibilità al 20%. Di conseguenza alcune imprese fallirebbero, il che porterebbe alla perdita di posti di lavoro.

A causa del contesto economico, i clienti dei produttori di trattori hanno attualmente un atteggiamento molto più prudente verso l'acquisto di nuovi trattori. Gli utenti diminuiscono i costi di capitale prolungando l'uso di vecchi trattori invece di acquistare veicoli più nuovi e puliti; in questo modo si aggrava l'impatto ambientale nel breve termine. Essi inoltre dovrebbero sostenere costi di manutenzione più elevati per mantenere operativi i vecchi trattori.

Dato che i limiti relativi alla fase III B si applicano a decorrere dal 2011, l'attuazione di un sistema di **prestiti** risulterebbe molto complessa in tempi brevi. Il tempo necessario a sviluppare un sistema che funzioni non riuscirebbe a soddisfare i requisiti immediati dell'industria. Sarebbero necessarie risorse UE/nazionali supplementari per avviare e regolare tale sistema. Questo regime non aiuterebbe le imprese che incontrano difficoltà a finanziare l'R&S a raggiungere la fase III B. Le imprese non pronte per la fase III B dovrebbero sostenere costi supplementari per l'R&S.

Un'altra possibilità che consentirebbe ai produttori di trattori di rimanere operativi consiste nell'acquistare motori **immagazzinati** da un produttore di motori al fine di continuare a vendere trattori conformi alla fase III A. Per essere utilizzati in seguito a un periodo di immagazzinamento superiore a tre mesi, i motori richiedono un trattamento speciale⁶ che richiede molto tempo ed è costoso; potrebbe arrivare fino al 5% del prezzo di vendita di un motore.

Si potrebbe anche obiettare che gli incentivi a produrre un numero maggiore di motori compatibili con la fase III A potrebbero portare a un numero più elevato di motori della fase III A invece che allo sviluppo di motori più puliti compatibili con la fase III B. Questa misura si rivelerebbe uno strumento che scoraggia l'innovazione e lo sviluppo di trattori più ecologici. Un prestito finalizzato all'acquisto di motori in linea con la fase III A ridurrebbe di conseguenza gli incentivi a progettare trattori conformi alla fase III B che hanno minore impatto ambientale. Questa opzione solleverebbe inoltre la questione della compatibilità con le disposizioni UE in tema di aiuti di Stato.

⁶ Quando un motore viene fabbricato per essere immagazzinato viene riempito con un olio speciale. Quando il motore viene installato in un trattore tale olio deve essere sostituito da uno speciale e quindi con uno specifico carburante il motore viene tenuto in funzione per qualche ora. Successivamente, l'olio deve essere ancora sostituito con uno normale e il motore deve essere avviato ancora per qualche tempo con l'olio normale e quindi è pronto per essere venduto in condizioni di sicurezza. Il tempo necessario e il costo del procedimento dipendono dalle dimensioni e dalla potenza del motore.

L'impiego dell'incentivo alla **rottamazione** incoraggerebbe gli utenti ad acquistare nuovi trattori dotati di un motore conforme alla fase III B più pulito a condizione che essi distruggano i loro vecchi trattori maggiormente inquinanti. Questa misura incentiverebbe l'acquisto di trattori della fase III B e avrebbe effetti positivi per l'ambiente, non aiuterebbe tuttavia i produttori di trattori a finanziare l'R&S per la fabbricazione di trattori conformi alla fase III B. È anche dubbio che un siffatto regime riesca a indurre le banche a elargire ulteriori prestiti ai produttori di trattori a fini di R&S. Inoltre, una diversa attuazione del regime di rottamazione nei singoli Stati membri frammenterebbe il mercato interno e provocherebbe distorsioni della concorrenza. In ogni caso, la Commissione non è a conoscenza di alcun piano finalizzato all'introduzione di un regime di rottamazione da parte degli Stati membri.

L'attuazione di **percentuali scalari** di flessibilità per i vari tipi di trattori, a seconda dei problemi che essi incontrano durante la transizione dalla fase III A a quella III B non è fattibile perché non esiste un inventario specifico di trattori nelle diverse categorie né un vero sistema di supervisione delle vendite.

L'aumento del tasso di flessibilità al 50% per tutti i trattori e l'adattamento proporzionato dei numeri fissi deve tenere conto delle conseguenze ambientali, sociali ed economiche. Per tutte le NRMM, gli effetti ambientali sono stati determinati nella valutazione di impatto sulla flessibilità relativa alle NRMM che si è basata sui costi esterni delle emissioni calcolate. Dato che mancano del tutto informazioni specifiche relative ai trattori nelle banche dati di Eurostat e in quelle di contenuto ambientale, non è possibile fornire informazioni più specifiche per i soli trattori. Tuttavia l'impatto relativo ai trattori è analogo a quello delle macchine mobili non stradali.

Il costo ambientale rappresenta il costo generato dalle emissioni aggiuntive dei motori nell'ambito del regime di flessibilità modificato al 50% rispetto all'attuale regime del 20%.

Secondo il metodo basato sul valore attuale netto (Net Present Value - NPV), per tipo di sostanza inquinante, i costi ambientali dovuti a una flessibilità del 50% rispetto all'attuale del 20%, sono del seguente ordine di grandezza:

Sostanza inquinante	Flessibilità del 50% per tutte le NRMM	Flessibilità del 50% per i trattori
PM	200	80 – 90
NO _x	350	130 – 150
Totale	550	210 - 240

Queste cifre (in milioni di euro) rappresentano il costo totale nel periodo 2008-2030, mentre per la valutazione d'impatto i benefici sono stati calcolati per un periodo di tre anni, come riportato nella proposta che accompagna questo documento. Le cifre relative ai trattori si basano sul presupposto che la percentuale relativa di inquinamento dei trattori rimarrà invariata.

L'impatto stimato del regime di flessibilità ampliato è pari allo 0,3% delle emissioni totali (sia di PM sia di NO_x) di tutte le NRMM in funzione nel primo anno.

D'altra parte, una flessibilità più ampia consentirebbe ai produttori di continuare a vendere trattori, generando in questo modo utili per finanziare i costi di R&S per i trattori conformi alla fase III B. Analogamente a quanto avvenuto per la valutazione d'impatto delle NRMM, ci si attende che i benefici economici siano superiori ai danni ambientali.

In alternativa al tasso di flessibilità al 50%, si potrebbe prendere in considerazione la possibilità di posticipare l'introduzione della fase III B fino all'introduzione della fase IV. Questa misura porterebbe a ritardare di tre anni gli effetti della riduzione del 90% dei valori limite di PM. La Commissione ritiene che un tale aumento della flessibilità per l'introduzione della fase IV non dovrebbe essere preso in considerazione; come indicato in precedenza, il lavoro di R&S effettuato per la fase III B dovrebbe garantire che un tale incremento non sia giustificato. La Commissione informerà le parti interessate in merito.

Aumento della percentuale di flessibilità all'80% per tutti i trattori e adeguamento proporzionato dei numeri fissi, analogamente all'opzione 4.2, con le seguenti differenze: l'80% non sarebbe coerente con la proposta riguardante le NRMM (50%); la flessibilità sarebbe in tal modo più vicina al sistema degli Stati Uniti, ma si manterrebbe al tempo stesso il sistema fondamentale UE; i danni per l'ambiente sarebbero maggiori, mentre l'industria ha affermato di non avere bisogno di questa cifra elevata per conformarsi alla direttiva.

Un **regime di flessibilità con meccanismo di sanzione** attenuerebbe le preoccupazioni sul piano delle distorsioni della concorrenza causate da un ampliamento della flessibilità. La mancanza di informazioni sulla conformità dei trattori, con gli oneri che ne conseguirebbero per le autorità nazionali competenti, rende tuttavia l'opzione improponibile; preparare e attuare un tale meccanismo comporterebbe costi sproporzionati (notifica e sorveglianza) rispetto ai vantaggi da esso ottenuti.

Un **sistema di scambio della flessibilità** che permetta alle imprese di acquistare flessibilità supplementare da altre che non ne necessitano, sarebbe un forte incentivo per soddisfare quanto prima i requisiti dei nuovi limiti di emissione. Tuttavia, la messa in atto di un sistema di tale complessità in poco tempo sarebbe uno sforzo sproporzionato rispetto ai risultati previsti.

Analogamente, il sistema **ABT** non viene ritenuto un'opzione fattibile come illustrato in precedenza; è già stato respinto dal Consiglio e dal Parlamento.

Confronto tra le opzioni elencate:

	Efficacia	Efficienza	Coerenza	Fattibilità
Opzione 1 – Scenario di partenza	Inefficace	Inefficiente	Parzialmente coerente	Fattibile
Opzione 2 - Concessione di prestiti garantiti dallo Stato per finanziare l'immagazzinamento di motori III A	Parzialmente efficace	Inefficiente	Incoerente	Fattibile se gli Stati membri sono favorevoli
Opzione 3 - Sistemi nazionali di rottamazione	Parzialmente efficace	Inefficiente	Parzialmente coerente	Non fattibile
Opzione 4.1 – Flessibilità scalare	Efficace	Efficiente	Coerente	Non fattibile

Opzione 4.2 – Flessibilità al 50%	Efficace	Efficiente	Coerente	Fattibile
Opzione 4.3 – Flessibilità all'80%	Efficace solo in relazione all'obiettivo 1	Inefficiente a causa dell'impatto ambientale	Coerente con la politica ambientale	Fattibile
Opzione 4.4 – Meccanismo di sanzione	Efficace	Inefficiente	Coerente	Non fattibile
Opzione 4.5 - Sistema di scambio	Efficace	Parzialmente efficiente	Coerente	Non fattibile
Opzione 4.6 - Sistema ABT	Efficace	Parzialmente efficiente	Coerente	Non fattibile

5.1. Conclusioni

In seguito all'analisi appena illustrata, si conclude che l'ampliamento del tasso di flessibilità al 50% è la misura più appropriata per garantire che gli obiettivi strategici siano raggiunti.

6. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

La valutazione dell'impatto provocato dall'attuazione e dal completamento del regime di flessibilità ampliato, si fonderà sulle informazioni fornite dall'industria e dagli Stati membri, come stabilito dalla direttiva 2000/25/CE. Di conseguenza, non si prevedono aumenti dei costi per i produttori e le autorità nazionali.

Indicatori chiave per valutare l'efficacia di questa iniziativa potrebbero essere l'impiego del regime di flessibilità fino a fine 2013, i cambiamenti nel numero delle imprese che falliscono e l'andamento delle emissioni di NO_x e PM attribuite ai trattori.

La Commissione intende valutare l'impatto del regime di flessibilità rivisto alla fine del periodo definito nella proposta che accompagna questo documento, cioè nel 2014, e trarre le conclusioni necessarie dai risultati ottenuti.