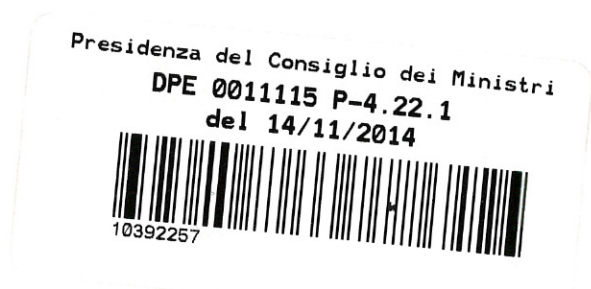




PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE  
UFFICIO COORDINAMENTO POLITICHE UE  
*Servizio II – Segreteria CIAE II*



Camera dei Deputati  
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica  
Ufficio dei rapporti con le istituzioni  
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Ambiente, della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Rappresentanza Permanente d'Italia  
presso l'Unione Europea

**OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente una Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali. COM (2014) 581.**

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Capo dell'Ufficio  
Coordinamento Politiche UE  
Cons. Fiorenza Barazzoni



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI  
GENERALI ED IL PERSONALE

*Direzione Generale per la Motorizzazione*

Divisione 2

prot. n. 24241 RU

Roma, 30 ottobre 2014

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento Politiche Europee  
Ufficio Coordinamento Politiche UE  
Servizio II – Segreteria CIAE  
Largo Chigi n. 19  
00187 Roma  
(RIF DPE 009248 1/10/2014)

e, p.c. Ufficio Legislativo  
Via Nomentana, 2  
00161 Roma

OGGETTO: Richiesta di relazione.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.

- Codice del Consiglio: 13690/14;
- Codice della proposta: COM (2014) 581 final;
- Codice Interistituzionale: 2014/0268 (COD);
- Riferimento DPE (2014): SRP\_2.

Con riferimento alla nota DPE 0009248 P-4.22.1 del 01/10/2014 avente pari oggetto, si trasmette lo schema di relazione previsto della legge 24 dicembre 2012 n. 234 recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea.

Il Direttore Generale  
(arch. Maurizio Vitelli)

**Relazione**  
**ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234**

<b>Oggetto dell'atto:</b>
Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.
🔍 <b>Codice della proposta:</b> COM (2014) 581 final del 25/09/2014
🔍 <b>Codice interistituzionale:</b> 2014/0268 (COD)
🔍 <b>Amministrazione con competenza prevalente:</b> Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

\*\*\*

### **Premessa: finalità e contesto**

La proposta di regolamento mira a tutelare la salute umana e l'ambiente e ad assicurare il corretto funzionamento del mercato interno per quanto concerne i motori installati sulle macchine mobili non stradali. L'obiettivo perseguito consiste nella progressiva riduzione delle emissioni dei nuovi motori che vengono immessi sul mercato che comporterà una riduzione considerevole delle emissioni in generale, mentre la diminuzione secondo la categoria di motore varierà in funzione del grado di severità delle disposizioni specifiche vigenti. La proposta dovrebbe inoltre rispondere alla richiesta -a livello nazionale – di adozione di ulteriori misure che potrebbero costituire una barriera per il mercato interno dell'Unione europea; infine essa mira a rimuovere gli ostacoli al commercio estero grazie a norme armonizzate e tramite la riduzione delle barriere regolamentari risultanti da prescrizioni divergenti in materia di emissioni.

Attualmente, le prescrizioni vigenti per le emissioni dei motori installati su macchine mobili non stradali sono quelle contenute nella direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, 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 recepita con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali del 3 marzo 2011 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 123 del 28 maggio 2011 comprese le sue modifiche ed integrazioni. Il progetto di regolamento, presentato dalla Commissione europea con il documento COM (2014) 581 del 25/09/2014 e i relativi atti delegati e di esecuzione mirano a fare proprie ed a migliorare le prescrizioni stabilite nella suddetta direttiva, facendo seguito a un riesame tecnico dal quale sono emerse varie carenze sostanziali. Rispetto all'atto in vigore, la proposta di regolamento è intesa a: 1) introdurre nuovi limiti d'emissione che rispecchino i progressi tecnologici e le politiche dell'UE nel settore dei trasporti su strada, nell'intento di conseguire gli obiettivi in tema di qualità dell'aria dell'UE; 2) ampliare l'ambito di applicazione al fine di promuovere l'armonizzazione del mercato (a livello UE ed internazionale) e di ridurre al minimo il rischio di distorsioni del mercato; 3) adottare provvedimenti per semplificare le procedure amministrative e per migliorare la loro applicazione, ivi comprese le condizioni per una migliore vigilanza del mercato.

### **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

#### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base**

## giuridica

La proposta di regolamento rispetta il principio di attribuzione e si basa sull'articolo 114 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) concernente il ravvicinamento delle legislazioni.

### 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione europea si esplica nell'ambito del funzionamento del mercato interno e del miglioramento dell'ambiente.

### 3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto lo stesso obiettivo di miglioramento ambientale sarebbe più oneroso se perseguito con norme nazionali.

## 1. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

### 1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto l'obiettivo principale è il miglioramento della qualità dell'aria.

Il progetto non è di particolare urgenza.

### 1. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Fatte salve alcune criticità che devono essere risolte a livello negoziale, per garantire la competitività dell'industria di settore, le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale.

### 1. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Ai fini negoziali è necessario valutare l'opportunità di introduzione di modifiche relative ai seguenti aspetti:

- Valutazione dei periodi di transizione. E' necessario prestare attenzione alla durata dei periodi proposti durante i quali sarà possibile utilizzare motori già prodotti ma non ancora immessi sul mercato;
- Limiti di emissioni dei moti diesel di potenza compresa tra i 19 e i 56 kW. E' da valutare in maniera più approfondita l'analisi di impatto prodotta dalla Commissione europea ed in particolare l'impatto dei costi, sopportati per l'adeguamento tecnologico necessario ad allineare la produzione ai limiti di emissione più severi, rispetto ai reali benefici ambientali;

- Valutazione della congruità della deroga per macchine prodotte in "piccola serie". La richiesta è motivata dal fatto che si tratta di macchine prodotte, per lo più, da piccole e medie imprese per le quali gli oneri connessi alla progettazione ed all'adeguamento produttivo non sono trascurabili e non sono giustificati in una ottica costi-benefici complessiva.

## C. Valutazione d'impatto

### 1. Impatto finanziario

La proposta di regolamento non ha impatto finanziario per la pubblica amministrazione.

### 1. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto la materia

già contemplata dal Codice della Strada e' stata trattata dal legislatore comunitario con la direttiva 97/68/CE e dalle sue modifiche ed integrazioni.

**1. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

La proposta di regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione dovrà/non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

**1. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

Dalla proposta di regolamento non si prevedono effetti ulteriori per l'organizzazione della pubblica amministrazione rispetto a quelli che per le competenze in essere sono già in capo ad essa

**1. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

Gli effetti sui cittadini saranno positivi per ciò che concerne il miglioramento della qualità dell'aria; ciò implicherà onerosi per le imprese in merito agli investimenti necessari per l'aggiornamento della produzione, che dovrebbero tradursi in un miglioramento della competitività del comparto.

**Altro**

-----
-------