

Parere in merito alla proposta della Commissione che modifica la direttiva 85/210/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al tenore di piombo nella benzina ⁽¹⁾

(87/C 180/07)

Il Consiglio, in data 17 marzo 1987, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione Poeton in data 6 maggio 1987.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 13 maggio 1987, nel corso della 246^a sessione plenaria, a larga maggioranza meno due astensioni, il seguente parere:

Il Comitato approva la proposta della Commissione, fatte salve le seguenti osservazioni:

1. Il tenore massimo di piombo consentito per i carburanti è stato stabilito per la prima volta a livello comunitario nel 1978 (direttiva 78/611/CEE) al fine di eliminare gli ostacoli agli scambi che sarebbero potuti derivare dalla differenza delle legislazioni nazionali in questo campo tra gli Stati membri della CEE. Nel 1985 tale direttiva è stata modificata dalla direttiva 85/210/CEE volta a introdurre le benzine senza piombo ed eliminare gradualmente i carburanti con piombo. L'attuale proposta della Commissione mira a dare agli Stati membri il diritto di vietare la distribuzione della benzina normale con piombo nei loro mercati nazionali. Il Comitato, tuttavia, sottolinea la necessità di fare tutto il possibile per contribuire al successo della direttiva. Un semplice passaggio dalla benzina normale con piombo alla super con piombo non potrebbe, infatti, da solo apportare una riduzione del piombo nell'ambiente secondo gli obiettivi specificati nella proposta.

2. Nel parere sulla direttiva 85/210/CEE ⁽²⁾ il Comitato suggeriva di razionalizzare ed accelerare secondo le possibilità economiche e tecnologiche il programma di introduzione delle benzine senza piombo. Il Comitato pertanto non può che felicitarsi con la Commissione per questa nuova iniziativa che è pienamente in linea con il citato parere.

3. Il Comitato è consapevole del fatto che, a rigor di termini, i divieti nazionali relativi alla vendita della benzina normale con piombo rappresentano un ostacolo agli scambi. Ciononostante essa ritiene che l'attuale proposta sia giustificata soprattutto dalla protezione dell'ambiente e della salute pubblica come pure dai suoi effetti benefici sotto forma di accelerata introduzione della benzina senza piombo nella Comunità non da ultimo a causa della natura piuttosto teorica di tali restrizioni agli scambi. In realtà la benzina normale registra una domanda rilevante solo in alcuni Stati membri (Repubblica federale di Germania, Danimarca, Grecia, Paesi Bassi) e in alcuni di questi Stati (Danimarca, Paesi Bassi) il carburante normale con piombo prati-

camente è scomparso dal mercato data la tassazione differenziata.

4. Il Comitato invita tuttavia il Consiglio a sollecitare gli Stati membri a procedere all'eliminazione della benzina normale con piombo dai loro mercati nazionali in stretta consultazione con le parti interessate e in particolare con l'industria petrolifera per consentire il coordinamento fra questa misura urgente e la pianificazione industriale.

5. Il Comitato ritiene che le restrizioni nazionali alla vendita della benzina normale con piombo che implica l'attuale proposta potrebbero sollevare problemi per quanto riguarda il completamento del mercato interno per il 1993. Tuttavia, è da prevedere che entro il 1993 le forze del mercato e le restrizioni applicate nel frattempo avranno con tutta probabilità eliminato completamente la domanda di benzina normale con piombo.

6. Il Comitato nota con compiacimento che la Commissione ha studiato le implicazioni della sua proposta per le piccole e medie imprese. Concorda con essa sul fatto che la proposta in effetti comporterà dei vantaggi per il settore della distribuzione della benzina in quanto essa dà la possibilità di ridurre il numero di pompe e sistemi di rifornimento da quattro a tre (super con piombo, super senza piombo, normale senza piombo) in paesi dove esiste la domanda di benzina normale.

7. Il Comitato concorda altresì con l'assicurazione della Commissione che alcuni automobilisti dovranno affrontare un lieve aumento dei costi, cosa tuttavia giustificabile, secondo il Comitato come diretta conseguenza del passaggio verso una riduzione significativa dell'inquinamento atmosferico. La maggior parte degli autoveicoli che utilizzano benzina normale può funzionare a benzina normale senza piombo, la quale in alcuni paesi almeno è più economica rispetto alla benzina normale con piombo grazie agli sgravi fiscali. Il Comitato in questo contesto desidera rammentare che nel 1984 esso ha accettato l'idea dell'articolo 13, paragrafo 2 della direttiva 85/120/CEE che stabilisce che gli Stati membri dovrebbero accordare un trattamento fiscale favorevole alla benzina senza piombo.

8. Il Comitato ritiene, inoltre, che la Comunità, i governi nazionali e le industrie interessate dovrebbero prendere delle misure per garantire un livello adeguato

⁽¹⁾ GU n. C 90 del 4. 4. 1987, pag. 3.

⁽²⁾ GU n. C 25 del 28. 1. 1985, pag. 46.

di informazione degli automobilisti sulla possibilità per i loro autoveicoli di utilizzare benzina senza piombo. Anche i consumatori dovrebbero essere messi al corrente, con un'adeguata informazione, sugli effetti del divieto della benzina normale con piombo sui piccoli apparecchi a motore.

9. In questo contesto il Comitato desidera ribadire la propria proposta che la benzina senza piombo sia effettivamente disponibile in tutta la Comunità prima del 1989, data obbligatoria prevista dalla direttiva 85/210/CEE. In particolare perché un numero sempre crescente di autoveicoli che richiedono benzina senza

piombo (quelli equipaggiati di convertitori catalitici) è già in vendita nella Comunità. Ma anche perché la Commissione ha presentato una proposta sull'applicazione delle nuove norme di emissione CEE per gli autoveicoli superiori a 2 000 cc entro il 1° ottobre 1988. Tali norme comportano l'impiego di convertitori catalitici per tale data.

10. Il Comitato desidera infine ribadire l'opportunità di eliminare completamente il piombo dalla benzina.

Bruxelles, 13 maggio 1987.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Alfons MARGOT

Parere in merito alla proposta di decisione del Consiglio recante applicazione provvisoria tra la Comunità e la Svizzera delle sezioni II e III dell'accordo relativo ai servizi occasionali internazionali di trasporto di viaggiatori su strada effettuato con autobus (ASOR)

(87/C 180/08)

Il Consiglio, in data 14 aprile 1987, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione « Trasporti e comunicazioni », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione Bleser in data 8 maggio 1987.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 13 maggio 1987, nel corso della 246^a sessione plenaria, a maggioranza e 1 astensione, il seguente parere:

1. Il Comitato approva la proposta della Commissione che prevede l'applicazione congiunta, con la Svizzera, anteriormente alla data prevista, delle disposizioni delle sezioni II e III dell'ASOR, in base alla richiesta presentata dal suddetto paese.

2. Il Comitato condivide il punto di vista della Commissione secondo la quale il fatto di anticipare di 4 mesi

può essere giustificato in particolare se si considerano gli inconvenienti pratici ed economici che presenterebbe l'entrata in vigore il 1° agosto, in piena stagione turistica.

3. Tuttavia, poiché non può essere accolta la nuova data proposta, cioè il 1° aprile 1987, esso suggerisce il 1° giugno 1987, per consentire al Consiglio di decidere dopo aver consultato il Comitato e il Parlamento europeo.

Bruxelles, 13 maggio 1987.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Alfons MARGOT