

COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

COM(94) 558 def.

Bruxelles, 16.12.1994

94/0286 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 70/220/CEE
concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli
stati membri relative alle misure da adottare contro
l'inquinamento atmosferico con le
emissioni dei veicoli a motore

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

SINTESI

La presente proposta mira ad allineare le norme relative ai veicoli commerciali leggeri e ai veicoli assimilati che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva sul livello di rigore stabilito dalla direttiva 94/12/CE per le autovetture.

Per questa fase di applicazione delle norme relative alle emissioni dei veicoli commerciali leggeri si propone di mantenere l'attuale classificazione basata sulla massa di riferimento.

I valori limite proposti per la classe I sono quelli definiti dalla direttiva 94/12/CE per le autovetture; per le classi II e III i valori rispecchiano lo stesso livello di rigore della classe I, ma tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei veicoli che rientrano in queste due classi.

Non vengono proposte disposizioni specifiche in merito alle condizioni di prova dei cosiddetti veicoli a bassa potenza. Si propone invece di concedere un periodo di due anni per consentire ai veicoli in circolazione, omologati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, di conformarsi alle disposizioni della stessa.

1) ANTEFATTI

La direttiva 93/59/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1993, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore, stabiliva severe norme europee per i veicoli commerciali leggeri e i veicoli assimilati adibiti al trasporto di persone⁽¹⁾. Queste norme hanno lo stesso grado di rigore di quelle definite dalla direttiva 91/441/CEE per le autovetture⁽²⁾.

L'articolo 4 della direttiva 93/59/CEE impegna la Commissione a presentare, entro il 31 dicembre 1993, una proposta per l'ulteriore riduzione dei valori limite, sulla quale il Consiglio deve pronunciarsi entro il 31 dicembre 1994. Queste scadenze sono state prorogate a causa delle incertezze sull'adozione della direttiva intesa a ridurre i limiti a decorrere dal 1996/97, direttiva alla quale sono legati i valori limite delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri. Con l'adozione della direttiva sulle emissioni delle autovetture (94/12/CE) del 23 marzo 1994⁽³⁾, si è aperta la strada per nuove proposte in materia di valori limite per le emissioni dei veicoli commerciali leggeri.

⁽¹⁾ I veicoli disciplinati dalla direttiva in questione sono i veicoli commerciali leggeri aventi una massa massima non superiore a 3 500 kg (classe internazionale N1) e i veicoli assimilati adibiti al trasporto di persone (categoria internazionale M), ossia i veicoli con una capacità passeggeri superiore a sei persone e/o aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽²⁾ La direttiva 91/441/CEE riguarda i veicoli aventi una capacità passeggeri massima di sei persone e una massa massima non superiore a 2 500 kg.

⁽³⁾ Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 marzo 1994 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/220/CEE (GU n. L 100 del 19.4.1994, pag.42).

Con la direttiva 70/156/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva 93/81/CEE, la Comunità ha ritenuto che la realizzazione del Mercato Interno nel settore dei veicoli a motore richiedesse la messa in opera di una procedura di ricezione in tutti gli Stati membri, gradualmente sostituita con una procedura di ricezione comunitaria unica, che non permette agli Stati membri di applicare norme diverse per la ricezione e l'immatricolazione dei veicoli nuovi diverse da quelle armonizzate. E di competenza esclusiva della Comunità di adattare queste norme al progresso della tecnologia, mediante direttive, secondo le prescrizioni generali e l'approccio regolamentare stabilito nella direttiva 70/156/CEE e secondo le modalità aggiuntive che appaiono nelle direttive distinte.

2) PROBLEMATICHE PRESE IN ESAME NELLA PROPOSTA

Come tutte le proposte presentate in questo settore negli ultimi anni, la presente proposta è stata elaborata dalla Commissione, previa consultazione degli esperti del gruppo "Emissioni dei veicoli a motore", dove sono rappresentate le amministrazioni nazionali e le organizzazioni industriali, ambientali e dei consumatori. Detto gruppo ha esaminato in particolare il problema della possibilità di soddisfare norme più severe sulle emissioni dei motori a benzina e diesel utilizzati nella categoria di veicoli in questione. Il gruppo ha inoltre discusso altri tre punti:

- un considerando della direttiva 93/59/CEE invita la Commissione a verificare, dopo una valutazione tecnica appropriata, se sia possibile unificare le classi di veicoli II e III;
- lo stesso considerando invita a valutare l'eventuale soppressione dei valori limite specifici che si applicano al controllo della conformità della produzione;
- il Consiglio ha inoltre invitato la Commissione a tener conto, nelle sue proposte, delle condizioni di guida effettive dei veicoli a bassa potenza, cioè quelli aventi un rapporto potenza-peso non superiore a 30 kW/t e velocità massima non superiore a 130 km/h ("ciclo Panda"), alla luce della decisione del Consiglio di abolire il ciclo di prova specifico previsto per tali veicoli a decorrere dal 1° gennaio 1996 per la classe I e dal 1° gennaio 1997 per le classi II e III.

I risultati delle consultazioni degli esperti consentono alla Commissione di trarre le conclusioni indicate in appresso.

3. PROPOSTE

3.1. Valori limite

Per le classi di veicoli interessate dalla presente proposta, l'industria europea dispone della tecnologia necessaria per soddisfare norme sulle emissioni della stessa severità di quelle applicabili alle autovetture a partire dal 1996/97, tenendo in debito conto la classe del veicolo.

Pertanto, sui veicoli dotati di motori a benzina possono essere montati catalizzatori a tre vie a ciclo chiuso. Per i motori diesel è possibile migliorare la combustione ed i sistemi di iniezione come è stato fatto per le autovetture.

I veicoli della classe I possono soddisfare i valori limite stabiliti dalla direttiva 94/12/CE per le autovetture; detti valori limite sono considerati almeno altrettanto severi delle attuali norme USA. La direttiva 93/59/CEE ha stabilito l'equivalenza tra i valori limite per i veicoli di questa classe e quelli applicati alle autovetture.

Per i veicoli di classe II e III, rimangono validi i motivi tecnici che hanno giustificato la definizione di valori limite differenziati per le diverse classi di veicoli, secondo quanto stabilito dalla direttiva 93/59/CEE. A motivo dell'utilizzazione prevista, i veicoli in questione presentano in genere una disposizione diversa dell'apparato propulsore ed una forma diversa della carrozzeria che influisce sulla loro resistenza aerodinamica rispetto alle autovetture. Di conseguenza, le loro emissioni sono più elevate di quelle delle autovetture comparabili che utilizzano la stessa tecnologia per il controllo delle emissioni, misurate in condizioni di prova identiche. Nel fissare i valori limite cui dovranno essere soggetti questi veicoli si è tenuto conto di questo elemento.

Nelle proposte presentate, la Commissione ha anche tenuto conto del fatto che i valori limite per il 1996/97 devono essere raggiunti con il carburante attualmente commercializzato. A differenza degli Stati Uniti, per quella data in Europa non saranno disponibili carburanti migliorati su larga scala. La relazione tra qualità del carburante ed emissioni del motore, particolarmente rilevante nel caso dei motori diesel, è stata oggetto dell'EPEFE (Programma europeo sulle emissioni, sui carburanti e sulla tecnologia dei motori), portato avanti dall'industria automobilistica e petrolifera europea su richiesta della Commissione. E' tuttavia improbabile che il programma in questione fornisca risultati definitivi entro l'inizio del 1995; in ogni caso, sarà necessario un periodo transitorio per consentire all'industria di produrre carburanti più ecologici.

3.2. Classificazione

La classificazione introdotta dalla direttiva 93/59/CEE tiene conto dell'eterogeneità dei veicoli disciplinati che, dal punto di vista del motore e dell'apparato propulsore, comprendono veicoli derivati dalle autovetture e altri derivati da veicoli commerciali più pesanti. Per questo motivo, i veicoli sono stati suddivisi in tre classi in funzione della loro "massa di riferimento", vale a dire approssimativamente la massa del veicolo scarico in ordine di marcia. Detta classificazione è seguita anche nei regolamenti USA sulle emissioni e corrisponde alle prassi attualmente in uso nell'industria automobilistica europea.

Dalla valutazione dei dati tecnici disponibili, non emergono motivi per sostituire, nella prossima fase di applicazione dei requisiti europei in materia di emissioni per i veicoli commerciali leggeri, l'attuale classificazione passando a due classi: la classe I e un insieme delle classi II e III.

Nel lungo termine, detta classificazione andrà comunque riesaminata, soprattutto nell'ambito della revisione globale delle normative CE sulle emissioni di tutti i veicoli leggeri prevista per il 2000.

3.3. Controllo della conformità della produzione

L'abolizione delle tolleranze per il controllo della conformità della produzione era contemplata nella soluzione definita per le autovetture e basata su un procedimento statistico modificato, che nel frattempo è stato adottato dalla recente direttiva 94/12/CE. Il procedimento in questione è valido anche per i veicoli commerciali leggeri ed assimilati e consente di omettere nella presente proposta i valori limite relativi alla conformità della produzione.

3.4. Condizioni di prova per i veicoli a bassa potenza

Da una valutazione di modelli di guida effettiva dei veicoli commerciali leggeri disciplinati dalla direttiva 93/59/CEE, non sono emerse considerazioni definitive a favore di una soluzione tecnica alternativa in sostituzione del ciclo di prova a velocità massima ridotta (il cosiddetto "ciclo Panda"), concepito specificamente per questi veicoli e che il Consiglio ha abolito a decorrere dal 1° gennaio 1996 per la classe I e dal 1° gennaio 1997 per le classi II e III.

Gli esperti consultati non concordavano sulla necessità di introdurre disposizioni particolari per i veicoli a bassa potenza. La Commissione propone pertanto di non introdurre tali disposizioni nell'ambito della prossima fase di applicazione delle norme europee sulle emissioni dei veicoli commerciali leggeri, bensì di garantire un periodo di tempo sufficiente affinché l'industria possa adeguare i veicoli attualmente fabbricati e omologati in base alle disposizioni applicabili ai veicoli a bassa potenza.

4. INCENTIVI FISCALI

Nel corso del dibattito condotto nell'ambito della direttiva sulle emissioni delle autovetture (94/12/CE) in merito al contesto più appropriato per la concessione di incentivi fiscali destinati a favorire la rapida applicazione di nuovi valori limite più bassi, si è raggiunto un compromesso equo ed equilibrato: gli Stati membri potranno concedere gli incentivi fiscali a condizioni rigorose, garantendo al contempo che essi siano pienamente conformi alle disposizioni del diritto comunitario e che la Commissione venga informata in tempo utile onde poter presentare le proprie osservazioni sui programmi degli Stati membri. Si propone che questa formula venga applicata anche alla nuova direttiva sui veicoli commerciali leggeri.

5. FASE 2000

Si propone di incaricare la Commissione di presentare nuove proposte destinate ad ottenere un'ulteriore riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli commerciali leggeri entro giugno 1996. Dette proposte devono essere impostate sull'approccio "articolato" per la riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 della direttiva 94/12/CE.

6. CONCLUSIONE

L'obiettivo di questa proposta è di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli commerciali leggeri e dei veicoli assimilati a un livello così rigoroso e secondo un ritmo così rapido come per le autovetture. Tenendo conto del corto intervallo tra la tappa di severizzazione proposta e la tappa ulteriore prevista a partire dal 2000 è importante che la presente proposta sia adottata nel più breve termine di tempo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 70/220/CEE
concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli
Stati membri relative alle misure da adottare contro
l'inquinamento atmosferico con le
emissioni dei veicoli a motore

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 100A,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽²⁾,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 B del trattato,

considerando che è opportuno adottare misure nell'ambito del mercato interno; che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che il primo programma d'azione delle Comunità europee in materia di protezione dell'ambiente⁽³⁾, approvato dal Consiglio il 22 novembre 1973, esige che si tenga conto dei più recenti progressi scientifici nella lotta contro l'inquinamento atmosferico provocato dai gas emessi dai veicoli a motore e che le direttive già adottate sono modificate in tal senso; che il quinto programma d'azione, la cui impostazione è stata approvata dal Consiglio nella risoluzione del 1° febbraio 1993⁽⁴⁾, prevede che vengano compiuti ulteriori interventi per ridurre significativamente l'attuale livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore;

considerando che l'obiettivo di ridurre il livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore e l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno per i veicoli non possono essere realizzati in modo soddisfacente dai singoli Stati membri bensì mediante il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli a motore;

(1)

(2) GU n. C 201 del 26.7.1993, pag. 9.

(3) GU n. C 112 del 20.12.1973, pag. 1.

(4) GU n. C 138 del 17.5.1993, pag. 1.

considerando che è pacifico che lo sviluppo dei trasporti nella Comunità ha inciso notevolmente sull'ambiente; che alcune stime ufficiali relative all'aumento dell'intensità del traffico si sono rivelate inferiori ai dati reali; che, per tale motivo, occorre definire norme rigorose in materia di emissioni per tutti i veicoli a motore;

considerando che la Commissione ha adottato un programma europeo sulle emissioni, sui carburanti e sulle tecnologie dei motori (EPEFE); che detto programma è stato istituito al fine di garantire che le proposte di direttive future sulle emissioni inquinanti si ispirino alle soluzioni migliori per il consumatore e per l'economia; che il programma riguarda l'inquinamento derivante dai veicoli e dai carburanti che li alimentano;

considerando che la direttiva 70/220/CEE⁽⁵⁾ del Consiglio, modificata da ultimo dalla direttiva 94/12/CE⁽⁶⁾ concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore, è una delle direttive particolari della procedura di omologazione CE, istituita dalla direttiva 70/156/CEE, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽⁷⁾, modificata da ultimo dalla direttiva della Commissione 93/81/CEE⁽⁸⁾;

considerando che la direttiva 70/220/CEE fissa i valori limite per le emissioni di ossido di carbonio e di idrocarburi incombusti prodotti dai motori di detti veicoli; che tali valori limite sono stati ridotti una prima volta dalla direttiva 74/290/CEE⁽⁹⁾ e completati, conformemente alla direttiva 77/102/CEE⁽¹⁰⁾, dai valori limite per le emissioni ammissibili di ossidi di azoto; che i valori limite di questi tre tipi di inquinanti sono stati successivamente ridotti dalla direttiva 78/665/CEE⁽¹¹⁾ della Commissione e dalle direttive 83/351/CEE⁽¹²⁾ e 88/76/CEE⁽¹³⁾ del Consiglio; che la direttiva 88/436/CEE⁽¹⁴⁾ ha introdotto valori limite per le emissioni di particolato prodotto dai motori diesel e che la direttiva 89/458/CEE⁽¹⁵⁾ ha prescritto norme europee più severe per le emissioni di inquinanti gassosi dei veicoli a motore di cilindrata inferiore a 1 400 cm³; che l'applicazione di queste norme è stata estesa a tutte le autovetture indipendentemente dalla loro cilindrata sulla base di un procedimento di prova europeo perfezionato comprendente un ciclo di guida extraurbano e che la direttiva 91/441/CEE⁽¹⁶⁾ ha introdotto prescrizioni relative alle emissioni di vapore e alla durata dei dispositivi antinquinamento, nonché norme più severe sul particolato prodotto dai veicoli a motore muniti di motori diesel; che alle autovetture destinate a trasportare più di sei passeggeri od aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, ai veicoli commerciali leggeri e ai fuoristrada, rientranti nel campo di applicazione della direttiva 70/220/CEE, sono state applicate norme altrettanto

⁽⁵⁾ GU n. L 76 del 6.4.1970, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU n. L 100 del 19.4.1994, pag. 42.

⁽⁷⁾ GU n. L 42 del 23.2.1970, pag. 1.

⁽⁸⁾ GU n. L 264 del 23.10.1993, pag. 49.

⁽⁹⁾ GU n. L 159 del 15.6.1974, pag. 61.

⁽¹⁰⁾ GU n. L 32 del 3.2.1977, pag. 32.

⁽¹¹⁾ GU n. L 223 del 14.8.1978, pag. 48.

⁽¹²⁾ GU n. L 197 del 20.7.1983, pag. 1.

⁽¹³⁾ GU n. L 36 del 9.2.1988, pag. 1.

⁽¹⁴⁾ GU n. L 214 del 6.8.1988, pag. 1.

⁽¹⁵⁾ GU n. L 226 del 3.8.1989, pag. 1.

⁽¹⁶⁾ GU n. L 242 del 30.8.1991, pag. 1.

rigorose di quelle applicate alle autovetture ai sensi della direttiva 93/59/CEE⁽¹⁷⁾, tenendo conto delle caratteristiche specifiche di detti veicoli; che le norme per le autovetture sono divenute più severe con l'adozione della direttiva 94/12/CE, che ha introdotto anche un nuovo metodo di controllo della conformità della produzione; che è necessario allineare le norme per i veicoli commerciali leggeri con quelle relative alle autovetture al fine di renderle almeno altrettanto rigorose;

considerando che i lavori svolti dalla Commissione in questo settore hanno dimostrato che le migliori tecnologie di cui attualmente dispone l'industria comunitaria possono essere ulteriormente perfezionate per consentire ai veicoli commerciali leggeri di soddisfare limiti di emissioni fortemente ridotti; che le norme proposte devono essere applicate sia all'omologazione dei nuovi tipi di veicoli sia al controllo della conformità della produzione, dato che il metodo modificato di campionamento e valutazione statistica elimina le tolleranze sui valori limite ammesse nelle fasi precedenti previste dalla direttiva 70/220/CEE;

considerando che la Commissione ha esaminato la possibilità di unificare le classi di veicoli II e III e le condizioni effettive di circolazione urbana ed extraurbana, nonché le caratteristiche particolari dei veicoli commerciali leggeri;

considerando che gli Stati membri devono poter incoraggiare, tramite incentivi fiscali, l'introduzione di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario; che tali incentivi fiscali devono essere conformi alle disposizioni del trattato e devono soddisfare alcune condizioni intese ad evitare distorsioni del mercato interno; che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano il diritto degli Stati membri di includere le emissioni di inquinanti o di altre sostanze nella base di calcolo delle tasse di circolazione sui veicoli a motore;

considerando che l'obbligo della notifica preliminare di cui alla presente direttiva non pregiudica altri requisiti in materia di notifica previsti da altre disposizioni del diritto comunitario, in particolare l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato;

considerando che, entro il 30 dicembre 1997, il Consiglio dovrebbe adottare i requisiti della "fase 2000" sulla base di una proposta che la Commissione deve presentare anteriormente al 30 giugno 1996 e che la proposta deve essere orientata a ridurre notevolmente le emissioni prodotte dai veicoli commerciali leggeri;

che le misure intese a ridurre le emissioni di scarico entro il 2000 devono rientrare nell'approccio "articolato" comprendente tutte le misure destinate a ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale; che nell'articolo 4 della direttiva 94/12/CE sono stati individuati tutti i parametri aventi significative ripercussioni su tale inquinamento; che la Commissione svolgerà la necessaria analisi degli aspetti ambientali, tecnologici e di costo/efficacia, onde quantificare, entro la fine di giugno del 1996, gli obiettivi delle misure comunitarie per l'anno 2000,

⁽¹⁷⁾ GU n. L 186 del 28.7.1993, pag. 21.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 70/220/CEE è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. A decorrere da 1° ottobre 1995, gli Stati membri riconoscono la conformità alle prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva, ai fini dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 7, paragrafo 1 della direttiva 70/156/CEE.
2. A decorrere dal 1° gennaio 1996 per i veicoli della classe I, e dal 1° gennaio 1997 per i veicoli delle classi II e III, gli Stati membri negano:
 - l'omologazione CE ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 70/156/CEE,
 - l'omologazione di portata nazionale, salvo che vengano fatte valere le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva 70/156/CEE,

per motivi concernenti l'inquinamento atmosferico da emissioni, per qualsiasi tipo di veicolo che non soddisfi le prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 1° gennaio 1997 per i veicoli della classe I, e dal 1° gennaio 1998 per i veicoli delle classi II e III, gli Stati membri:
 - non considerano più validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi conformemente alla direttiva 70/156/CEE, ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1 della direttiva medesima;
 - negano l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione dei nuovi veicoli che non siano accompagnati da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE, salvo che vengano fatte valere le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva medesima,

per motivi concernenti l'inquinamento atmosferico da emissioni, qualora non siano soddisfatte le prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

Per i veicoli con un rapporto potenza/massa inferiore o pari a 30 kW/t⁽¹⁸⁾ e una velocità massima inferiore o pari a 130 km/h, queste date sono rispettivamente 1° gennaio 1998 e 1° gennaio 1999.

Articolo 3

Gli Stati membri possono concedere incentivi fiscali solo per i veicoli a motore conformi alla direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva. Detti incentivi devono essere conformi alle disposizioni del trattato e soddisfare le seguenti condizioni:

⁽¹⁸⁾ Massa massima, a carico, tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore.

- devono riguardare tutti i nuovi veicoli messi in vendita sul mercato di uno Stato membro che rispondano, in anticipo, alle prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva;
- devono cessare con l'entrata in vigore obbligatoria dei valori di emissione definiti all'articolo 2, paragrafo 3, per i nuovi veicoli a motore;
- devono corrispondere, per ogni tipo di veicolo, ad un importo inferiore al costo delle soluzioni tecniche introdotte per garantire il rispetto dei valori fissati, nonché del loro montaggio sul veicolo.

La Commissione deve essere informata con sufficiente anticipo dei progetti intesi ad istituire o a modificare gli incentivi fiscali di cui al primo comma affinché possa comunicare le sue osservazioni.

Articolo 4

Il Consiglio, deliberando a norma del trattato, si pronuncia entro il 31 dicembre 1997 sulle proposte relative ad un'ulteriore fase di misure comunitarie contro l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dei veicoli a motore disciplinati dalla presente direttiva, che la Commissione presenterà entro il 30 giugno 1996. Le misure saranno applicabili a decorrere dall'anno 2000.

Per tali proposte, la Commissione segue l'impostazione illustrata all'articolo 4 della direttiva 94/12/CE.

Articolo 5

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° ottobre 1995. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 6

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO

MODIFICHE AGLI ALLEGATI DELLA DIRETTIVA 70/220/CEE, MODIFICATA DALLA DIRETTIVA 93/59/CEE

La tabella di cui al punto 5.3.1.4. viene sostituita dalla tabella seguente.

Categoria/classe del veicolo		Valori limite					
		Massa di riferimento RW (kg)	Massa di ossido di carbonio L ₁ (g/km)		Massa combinata di idrocarburi e ossidi di azoto L ₂ (g/km)		Massa di particolato L ₃ (g/km)
categoria	classe		Benzina	Diesel	Benzina	Diesel ⁽⁴⁾	Diesel ⁽¹⁾
M ⁽⁴⁾		tutta	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 ⁽⁴⁾	I	RW ≤ 1250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	I 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	I 700 < RW	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

⁽⁴⁾ Fino al 30 settembre 1999, per i veicoli muniti di motori diesel a iniezione diretta, i valori limite L₂ ed L₃ sono i seguenti:

	L ₂	L ₃
- categoria M ⁽²⁾ ed N1 ⁽³⁾ , classe I:	0,9	0,10
- categoria N1 ⁽³⁾ , classe II:	1,4	0,19
- categoria N1 ⁽³⁾ , classe III:	1,7	0,25

⁽⁴⁾ Ad eccezione dei:

- veicoli destinati a trasportare più di sei passeggeri, compreso il conducente, veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽⁴⁾ Ed i veicoli della categoria M di cui alla nota (2).

ISSN 0254-1505

COM(94) 558 def.

DOCUMENTI

IT

14 06

N. di catalogo : CB-CO-94-602-IT-C

ISBN 92-77-83327-0

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo