

II

(Atti preparatori)

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica 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»

(2001/C 260/01)

Il Consiglio, in data 15 gennaio 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 95 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Mercato unico, produzione e consumo», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Barros Vale, in data 27 giugno 2001.

Il Comitato economico e sociale ha adottato l'11 luglio 2001, nel corso della 383ª sessione plenaria, con 94 voti favorevoli, 1 voto contrario e 2 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Il Comitato accoglie con favore la proposta di modifica della Direttiva 97/68/CE presentata dalla Commissione allo scopo di «ampliare il campo di applicazione della direttiva attualmente in vigore relativa alle emissioni prodotte dai motori ad accensione per compressione destinati all'installazione sulle macchine mobili non stradali per inserirvi anche i piccoli motori ad accensione comandata. La modifica contribuirà a raggiungere traguardi in materia dell'aria ambiente, in particolare per quanto riguarda la formazione dell'ozono.»

1.2. La direttiva in oggetto riguarda motori ad accensione per compressione di potenza compresa tra i 18 kW e i 560 kW. Fissa i limiti per le emissioni di monossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi e particolato. L'applicazione dei diversi valori limite è articolata in due fasi: la prima è entrata in vigore nel 1999 e la seconda, in base alla potenza del motore, si estenderà dal 2000 al 2003. La Direttiva 97/68/CE ha proceduto in primo luogo a regolamentare i motori ad accensione per compressione per il fatto che essi

contribuiscono in misura maggiore, a causa della loro potenza e dei consumi più elevati di carburante, all'inquinamento ambientale, rinviando ad un momento successivo la disciplina dei piccoli motori a benzina ad accensione comandata (a scintilla). Il 5° considerando della direttiva prevede che l'ambito della stessa sia esteso in modo da comprendervi anche i motori a benzina installati su macchine di potenza non superiore ai 19 kW.

1.3. Con la proposta la Commissione intende favorire il miglioramento della qualità dell'aria, attraverso la definizione di standard e procedimenti di prova per i valori limite in materia di emissioni gassose delle macchine di potenza non superiore ai 19 kW. L'inclusione nell'articolo della direttiva di questi piccoli motori a benzina dà attuazione a quanto previsto nel 5° considerando della Direttiva 97/68/CE. Il motivo dell'inclusione di procedimenti di prova per la determinazione dei valori limite delle emissioni sta nell'assenza di norme ISO in tale campo; si considera inoltre che la regolamentazione allegata alla proposta di modifica della direttiva costituisca un mezzo più snello e rapido per disporre di una disciplina relativa ai procedimenti di prova destinati a tale applicazione.

2. Osservazioni generali

2.1. Dato che nell'ambito del programma Auto-Oil II non sono stati condotti studi relativi all'efficacia rispetto ai costi per quanto riguarda i motori ad accensione comandata per macchine non stradali, la Commissione ricorre ai valori presentati dagli «studi approfonditi sui vantaggi per l'ambiente, oltre che sugli effetti e sui costi degli standard di emissione approvati» disponibili per gli USA. Si ipotizza che l'efficacia rispetto ai costi presa come riferimento nel processo di regolamentazione negli Stati Uniti valga anche per le condizioni europee. Le stime americane si sono basate sull'ipotesi che la normativa fosse introdotta solo negli USA; si ritiene che i costruttori europei che producono motori per il mercato mondiale debbano sviluppare e produrre motori che soddisfino gli standard americani indipendentemente dalla normativa europea; per gli altri costruttori europei che non producono per il mercato mondiale, si raccomandano, per esempio, «periodi di attuazione più lunghi».

2.2. Preoccupazioni relative alle nuove caratteristiche amministrative facoltative

La proposta della Commissione prevede nuove caratteristiche per l'omologazione di motori nella Fase II. Il tipo di procedura di omologazione abituale nell'Unione europea costituisce la procedura normale per la Fase I come anche per la Fase II. Tuttavia, i costruttori di motori avranno la possibilità di ricorrere ad una procedura alternativa, usata con successo negli Stati Uniti, e chiamata «Procedura facoltativa di compensazione e di deposito dei crediti di emissione». L'applicazione di tale procedura potrà rivelarsi più complicata nell'UE, per il fatto che vi sono 15 Stati membri, ma, se attentamente pianificata, le sue finalità potranno essere conseguite in misura ragionevole. Per esempio, nel quadro della «procedura facoltativa di compensazione e di deposito dei crediti di emissione», un costruttore di motori dovrà rivolgersi ad un'unica autorità di omologazione nazionale ai fini dell'immissione dei suoi prodotti sul mercato comunitario.

Per compensare i vantaggi che il sistema può concedere ai costruttori di motori più inquinanti, i costruttori che optano per le procedure normali di omologazione dei loro motori possono ricorrere all'esenzione istituita per le piccole famiglie di motori (prodotti di nicchia).

Si spera che gli studi che la Commissione effettuerà in materia, annunciati in una nota a piè di pagina dell'Allegato XII, forniscano chiarimenti sulla possibilità di applicazione del sistema nell'UE.

2.3. Distinzione tecnica tra motori 2T/4T

La Commissione parte dal principio che la suddivisione dei motori della classe S (piccoli motori di potenza non superiore ai 19 kW) in categorie di «motori portatili» e «motori non portatili» coincida naturalmente con la suddivisione dei motori in 2 tempi e 4 tempi, ragion per cui prescinde da ogni riferimento alla soluzione tecnica 2T/4T e si limita solo alla suddivisione in classi di cilindrata per le due categorie: motori per macchine portatili/motori per macchine non portatili.

3. Osservazioni specifiche

3.1. Se si tiene conto del fatto che lo stato della tecnica per quanto riguarda l'applicabilità delle soluzioni tecniche ai motori a 2 tempi e a quelli a 4 tempi non è identico, se si considera che è uso corrente che il costruttore di motori produca queste unità per i costruttori di macchine su cui essi sono installati, se si tiene presente che i costruttori di tali piccoli motori sono anche, in generale, costruttori di motori per macchine stradali, vi sono buoni motivi per introdurre meccanismi di riesame intermedi rispetto alle date limite, al fine di confermare l'esistenza nel mercato di motori a disposizione dei costruttori di macchine portatili che siano conformi alla regolamentazione proposta.

3.2. La preoccupazione espressa nel punto precedente è accentuata dal fatto che la regolamentazione proposta si basa su procedimenti di prova definiti congiuntamente nella proposta di modifica della direttiva e nell'articolato della direttiva originaria.

3.3. È opportuno riflettere sull'applicabilità della «procedura facoltativa di compensazione e di deposito dei crediti di emissione», data la sua prevedibile complessità dal punto di vista burocratico e amministrativo.

4. Considerazioni finali

4.1. Pur se va condiviso il criterio di preoccupazione per l'ambiente in cui trova fondamento la proposta in esame, si deve tener conto delle prevedibili difficoltà tecniche e industriali, nonché delle difficoltà d'applicazione e di controllo dell'osservanza degli standard.

4.2. Se né le macchine portatili né quelle non portatili sono soggette all'obbligo d'iscrizione in un registro o d'immatricolazione, il sistema di controllo dipende dal processo di omologazione ed è prevedibile la complessità dei registri e dell'archivio di base, in particolare nei casi in cui si applichi il sistema dei crediti di emissione e nei casi in cui il costruttore del motore o quello della macchina che l'utilizza non coincidano.

4.3. Un'altra difficoltà nell'applicazione della «procedura facoltativa di compensazione e di deposito dei crediti di emissione» deriva dal fatto che, anche se un motore soddisfa i requisiti d'omologazione nel momento in cui il costruttore chiede la verifica di conformità, esso può non rispettare più tali requisiti quando il costruttore della macchina, su cui il motore è installato, apporta modifiche al sistema di aspirazione dell'aria, di alimentazione del carburante e al sistema di scarico (per adattarli alla macchina in questione), modificando di conseguenza le condizioni di funzionamento del motore e le sue emissioni originali.

5. Conclusioni

5.1. Il Comitato si congratula con la Commissione per la sua proposta che è diretta a ridurre l'inquinamento causato dai motori a combustione interna installati su macchine mobili non stradali.

5.2. Il Comitato approva i limiti ragionevoli prescritti per le emissioni dei motori e le date previste per la loro applicazione,

nonché la qualità tecnica evidenziata nella formulazione dei nuovi procedimenti di prova previsti negli allegati alla proposta di direttiva.

5.3. Per quanto riguarda le considerazioni relative alle «procedura facoltativa di compensazione e di deposito dei crediti di emissione», tale soluzione non dovrà essere utilizzata per un periodo superiore a 10 anni, concluso il quale tutte le macchine dovranno essere soggette a limitazioni chiare e quantificate delle loro emissioni.

Bruxelles, 11 luglio 2001.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Göke FRERICHS

Parere del Comitato economico e sociale in merito:

- alla «Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al programma quadro pluriennale 2002-2006 di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione per la realizzazione dello Spazio europeo della ricerca», e
- alla «Proposta di decisione del Consiglio relativa al programma quadro pluriennale 2002-2006 della Comunità europea dell'energia atomica (Euratom) di attività di ricerca e formazione per la realizzazione dello Spazio europeo della ricerca»

(2001/C 260/02)

Il Consiglio, in data 30 aprile 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 166, primo paragrafo, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alle proposte di cui sopra.

La Sezione «Mercato interno, produzione e consumo», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo dei relatori Bernabei e Wolf, in data 27 giugno 2001.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità l'11 luglio 2001, nel corso della 383^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Sommario

1.1. Presentando qui una sintesi delle analisi e conclusioni dettagliate illustrate nel testo che segue e che derivano dagli obiettivi strategici decisi, tra l'altro, a Lisbona e Stoccolma, il Comitato formula le seguenti raccomandazioni:

- fissare un aumento di circa il 50 % del bilancio comunitario complessivo di RST&D come obiettivo politico di medio termine per il periodo successivo al 6° programma

quadro e rivolgersi agli Stati membri e all'industria perché facciano altrettanto;

- procedere ad una riallocazione di alcune specifiche risorse finanziarie previste per il 6° programma quadro, con un aumento modesto del bilancio da 17 500 milioni di euro a 18 930 milioni di euro;
- assicurare la continuità del programma esistente di RST&D e minimizzare i rischi associati all'introduzione di nuove strutture e nuovi strumenti non sottoposti a verifica;