

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2000/25/CE per quanto riguarda le disposizioni per i trattori immessi sul mercato in regime di flessibilità»**

COM(2010) 607 definitivo — 2010/0301 (COD)

(2011/C 107/05)

Relatore unico: **RANOCCHIARI**

Il Parlamento europeo, in data 10 novembre 2010, e il Consiglio, in data 24 novembre 2010, hanno deciso, conformemente al disposto dell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2000/25/CE per quanto riguarda le disposizioni per i trattori immessi sul mercato in regime di flessibilità*

COM(2010) 607 definitivo — 2010/0301 (COD).

La sezione specializzata Mercato unico, produzione e consumo, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 1° febbraio 2011.

Alla sua 469a sessione plenaria, dei giorni 16 e 17 febbraio 2011 (seduta del 16 febbraio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 144 voti favorevoli e 5 astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) è convinto che la riduzione delle emissioni nocive di monossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi e particolato dei motori destinati a trattori agricoli e forestali sia indispensabile per contribuire al raggiungimento dei livelli di qualità dell'aria previsti dall'UE.

1.2 Il CESE è altrettanto convinto che, soprattutto in un periodo di crisi globale, nel campo finanziario, economico e occupazionale, occorra assicurare all'industria europea, produttrice di trattori agricoli e forestali, la flessibilità necessaria per consentire lo sviluppo dei nuovi trattori senza eccessivi gravami economici non tollerabili nell'attuale congiuntura.

1.3 Il CESE appoggia quindi la proposta della Commissione, intesa a portare al 50 % la percentuale di flessibilità inizialmente prevista al 20 %, aumentando in misura proporzionale le quantità fisse particolarmente individuate a beneficio delle piccole e medie imprese.

1.4 Il CESE ritiene che l'impatto ambientale dell'aumento della flessibilità non dipenda dalla durata dello schema stesso, ma raccomanda di fissare una data di scadenza per le fasi in cui non sia già stata prevista. Per questo motivo ritiene sia necessario stabilire una durata fissa comune a tutte le categorie di potenza per la fase III B e quelle future, pari al periodo più breve tra tre anni o la durata della fase stessa.

1.5 Il CESE ritiene che i meccanismi di adeguamento e i tempi di realizzazione del passaggio tra le diverse fasi siano

particolarmente gravosi e impegnativi per le PMI, poiché i costi previsti, per riprogettare i trattori agricoli e forestali installando i nuovi motori, e soprattutto quelli necessari per la RST e per la valutazione di conformità appaiono, evidentemente, assai più gravosi per l'impresa minore che per i grandi complessi industriali.

1.6 Conseguentemente, il CESE sostiene la proposta di riservare alle sole PMI una quantità fissa di motori esentati.

1.7 Il CESE reputa fondamentale la promozione di sforzi congiunti, a livello europeo e internazionale, per l'elaborazione di standard tecnici univoci e accettati da tutti, con lo scopo di promuovere scambi a livello globale nel settore, armonizzando sempre più i limiti di emissione vigenti nell'UE con quelli applicati o previsti nei paesi terzi.

1.8 Il CESE è convinto che la sede ideale per questo sforzo di armonizzazione sia la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), in particolare nell'ambito dell'Accordo di armonizzazione globale del 1998.

1.9 Il CESE ribadisce la necessità di monitorare le emissioni dei trattori agricoli e forestali nelle condizioni reali di utilizzo piuttosto che solo con la prova teorica al banco prova e sollecita la Commissione europea a presentare al più presto proposte per piani di verifica «in servizio» (*in-service conformity*).

1.10 Il CESE ritiene che i sistemi elettronici giochino un ruolo essenziale per il controllo del funzionamento dei motori e dei sistemi di post-trattamento richiesti per raggiungere gli obiettivi ambientali fissati.

1.11 Il CESE propone quindi che la Commissione europea adotti provvedimenti che impediscano la manomissione dei software di controllo e impongano l'adozione di sistemi che riducano le prestazioni dei trattori agricoli qualora la manutenzione dei sistemi di post-trattamento non sia stata eseguita in modo corretto.

## 2. Introduzione

2.1 La direttiva 2000/25/CE riguarda motori ad accensione per compressione di potenza compresa tra i 18 kW e i 560 kW destinati a essere installati su trattori agricoli e forestali. Essa fissa i limiti per le emissioni di monossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi e particolato. La direttiva stabilisce valori limite sempre più contenuti, per le varie fasi, corrispondenti a diverse date, previste per l'adeguamento dei livelli massimi emessi dei gas di scarico e del particolato. Le prossime fasi già fissate sono denominate III B (con inizio l'1.1.2011) e IV (con inizio l'1.1.2014). Per i motori tra 37 e 56 kW non sono stati fissati requisiti relativi alla fase IV, mentre per tutti gli altri motori di potenza superiore non è ancora stata fissata una fase successiva alla IV. Poiché si considera che la durata di una fase vada dalla data di applicazione obbligatoria dei suoi requisiti alla obbligatorietà dei requisiti della fase successiva, si può considerare che oggi alcune fasi (in relazione a specifiche fasce di potenza) abbiano una durata illimitata.

2.2 Le normative sulle emissioni allo scarico dei trattori agricoli e forestali sono state sottoposte a modifica nel 2005. Proprio questo emendamento ha introdotto schemi di flessibilità per consentire di adottare limiti di emissioni molto ambiziosi e introdotti in tempi brevi allineati con quelli fissati negli Stati Uniti d'America, ma ha anche stabilito, almeno in modo parziale e semplificato, meccanismi di flessibilità analoghi a quella legislazione per limitare il carico per le risorse umane ed economiche delle aziende produttrici. Altre legislazioni, come in Cina, India e Brasile, nel settore non prevedono questi meccanismi, ma hanno calendari di applicazione molto più diluiti nel tempo.

2.3 Il sistema adottato nell'UE consente a un costruttore di trattori agricoli e forestali, durante una data fase, di acquisire dai propri fornitori di motori un numero limitato di motori conformi alla fase precedente. Il numero di motori è fissato «a tantum» al momento della richiesta sulla base di due criteri:

- una percentuale delle vendite (medie) di trattori dei cinque anni precedenti,
- una quantità fissa che, vista la sua entità ridotta, è indirizzata alla PMI.

La quantità dei motori ammessi per lo schema di flessibilità è quindi indipendente dalla durata dello schema di flessibilità.

2.4 Ultimamente, la direttiva 2010/26/UE della Commissione, del 31 marzo 2010, che emenda la direttiva 97/68/CE sulle emissioni dei motori destinati alle macchine mobili non stradali (NRMM), tra gli altri provvedimenti ha snellito la procedura amministrativa per le domande e le verifiche nel quadro del regime di flessibilità, nello spirito di una opportuna semplificazione legislativa.

2.5 La presente proposta della Commissione europea prende atto del carico eccezionale imposto alle aziende costruttrici dalla fase III B che per prima impone in modo generalizzato l'adozione di sistemi di post-trattamento dello scarico dei motori. Queste tecnologie, sia pure già note e applicate nel settore del trasporto pesante, devono essere completamente riviste per tenere conto delle severe condizioni operative dei trattori agricoli e forestali. Il progetto dei trattori stessi deve poi essere completamente rivisto per accogliere i sistemi di post-trattamento.

2.6 D'altra parte, l'industria europea produttrice di trattori agricoli e forestali è stata colpita in modo rilevante, dal 2009, dalle ripercussioni della crisi economica e finanziaria globale. Una crisi che, sebbene mostri i primi segni di ripresa a livello statistico, incide ancora pesantemente sul piano sociale e soprattutto occupazionale.

2.7 La proposta di aumento della flessibilità è limitata solo alla fase III B che coincide con il periodo più grave della crisi globale.

2.8 La proposta della Commissione stabilisce un limite temporale unico per il termine degli schemi di flessibilità della fase III B, contrariamente al principio d'introduzione scaglionata delle fasi in funzione delle diverse categorie di potenza dei motori.

2.9 Se fissare una data di termine dello schema di flessibilità è ragionevole per le fasce di potenza a durata illimitata (vedi 2.1) quindi senza una scadenza, non appare opportuno che la durata per le altre categorie di potenza non sia uniforme e vari da tre a un solo anno. Normalmente la giustificazione per tale scelta è la riduzione dell'impatto ambientale; in realtà la quantità totale di motori ammessi per uno schema di flessibilità viene stabilita all'inizio dello schema stesso in funzione (percentuale) delle vendite medie effettuate da un costruttore negli anni precedenti la sua domanda, ovvero viene assegnata una quantità fissa e tale quantità non varia al variare della durata dello schema. Un costruttore normalmente richiederà questa quantità consentendo così di valutare l'impatto ambientale del provvedimento. La durata dello schema di flessibilità non ha quindi alcun impatto ulteriore sull'ambiente perché la quantità dei motori in deroga è fissata a priori.

2.10 Per evitare disparità non giustificate tra fasce di potenza occorre definire una durata uniforme degli schemi di flessibilità per tutte le categorie di potenza dei motori e, modificando la proposta della Commissione, estendere questo approccio a tutte le fasi che non hanno un termine già fissato, come la fase IV.

2.11 Per salvaguardare lo sviluppo dell'industria, in un quadro di tutela ambientale occorre:

- mantenere la competitività dell'industria europea dei trattori agricoli e forestali attenuando le pressioni immediate della crisi economica,
- permettere all'industria, nel corso della fase III B, di continuare a finanziare le attività di RST, a favore di tutti i tipi di prodotto, in particolare quelli destinati a soddisfare esigenze di nicchia,
- limitare le emissioni del parco circolante, incentivando la sostituzione dei trattori agricoli e forestali obsoleti con quelli a basso impatto ambientale e maggiore livello di sicurezza per gli operatori. L'opzione di adottare dispositivi di retrofit per le emissioni offre solo modesti vantaggi per le emissioni nocive e nessun miglioramento per la sicurezza.

### 3. La proposta di modifica della direttiva

3.1 La presente proposta prevede le seguenti modifiche alla direttiva 2000/25/CE.

3.2 Durante la fase III B, è autorizzato un aumento del numero di motori destinati all'installazione su trattori agricoli e forestali, immessi sul mercato nell'ambito del regime di flessibilità, in ogni categoria di potenza. Un incremento delle quantità ammesse in deroga dal 20 % al 50 % delle vendite annue pregresse di trattori ovvero, in alternativa, un adattamento proporzionale della quantità fissa di motori che possono essere immessi sul mercato, sempre nell'ambito del regime di flessibilità.

I termini di scadenza di tali misure sono indicati al 31 dicembre 2013.

3.3 L'opzione proposta prevede, quindi, il rafforzamento del regime di flessibilità esistente. Questa soluzione viene ritenuta la più adeguata, in termini di equilibrio tra l'impatto ambientale e i benefici economici conseguiti, grazie ad una riduzione dei costi necessari per consentire al mercato di conformarsi ai nuovi

limiti di emissione. Giova rammentare che l'incremento di flessibilità era peraltro già ritenuto possibile dall'art. 4, par. 8, della succitata direttiva 2000/25/CE.

### 4. Osservazioni generali

4.1 Il CESE appoggia l'orientamento della Commissione, volto ad assicurare maggiore flessibilità nell'applicazione delle varie fasi di implementazione dei valori limite permessi per i motori destinati ad essere installati sui trattori agricoli e forestali in termini di emissioni di monossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi e particolato.

4.2 Il CESE condivide le preoccupazioni della Commissione di salvaguardare i livelli competitivi e occupazionali dell'industria europea dei trattori agricoli e forestali di fronte alle ripercussioni della crisi finanziaria ed economica internazionale, ma sottolinea, al contempo, la necessità di perseguire elevati livelli di tutela dell'ambiente e del benessere dei cittadini europei.

4.3 Il CESE appoggia quindi la proposta della Commissione intesa a portare al 50 % la percentuale di flessibilità per i settori già coperti da meccanismi di flessibilità, previsti dalla direttiva sulle emissioni allo scarico dei trattori agricoli e forestali del 2000 e successive modifiche, per la sola fase III B.

4.4 Più in generale, il CESE ritiene fondamentale la promozione di sforzi congiunti, a livello europeo ed internazionale, per l'elaborazione di standard tecnici univoci e accettati da tutti per promuovere gli scambi globali, con lo scopo di armonizzare, sempre più, i limiti di emissione vigenti nell'UE con quelli applicati o previsti nei paesi terzi. A questo fine l'UNECE di Ginevra appare come la sede ideale di sviluppo.

4.5 Un'attenzione particolare meritano le PMI del settore, per le quali il CESE ritiene che i meccanismi flessibili di adeguamento, i tempi di realizzazione e i tempi previsti per il passaggio tra le diverse fasi siano particolarmente onerosi, dati i costi per adeguare i macchinari e i motori, che sono ovviamente assai più gravosi per l'impresa minore rispetto a quelli affrontati dai grandi complessi industriali. Di qui la necessità di riservare alle PMI l'opzione della quantità fissa di motori in deroga.

4.6 Il CESE rileva che per poter centrare gli obiettivi è necessario non solo fissare valori limite rigorosi, ma anche procedimenti di prova che verifichino le emissioni nelle condizioni reali di utilizzo tramite piani di monitoraggio delle emissioni dei motori condotti dai costruttori di motori o dalle autorità di sorveglianza nell'ambito di sistemi di «verifica in servizio» (*in-service conformity*).

4.7 Il CESE è consapevole del fatto che i livelli più ambiziosi di riduzione delle emissioni richiedono l'adozione di sistemi di post-trattamento e ritiene quindi indispensabile che tali sistemi non possano venire manomessi e che gli operatori effettuino la corretta manutenzione per garantirne l'efficacia per tutta la durata prevista per i trattori. In caso contrario i motori avrebbero emissioni peggiori di quelle dei motori rispondenti a fasi obsolete. Oggi la direttiva prevede regole minime sulla manutenzione

e nulla contro la manomissione dei sistemi ed in particolare dei software di funzionamento. Il CESE raccomanda che la Commissione europea adotti al più presto prescrizioni che impediscano il funzionamento dei trattori agricoli e forestali se i sistemi di post-trattamento non sono correttamente mantenuti ed inoltre impediscano l'accesso da parte di terzi, non autorizzati esplicitamente dai costruttori, ai sistemi software che sovrintendono al corretto funzionamento e controllo delle emissioni.

Bruxelles, 16 febbraio 2011

*Il presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Staffan NILSSON

---