



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0080/2011

29.3.2011

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità
(COM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Sirpa Pietikäinen

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	22
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO.....	27
PROCEDURA.....	37

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità
(COM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2010)0362),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0171/2010),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 27 dicembre 2010¹,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0080/2011),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva – atto modificativo

Considerando 1

Testo della Commissione

(1) La direttiva 97/68/CE riguarda le emissioni degli scarichi dei motori installati su macchine mobili non stradali. Gli attuali valori limite di emissione

Emendamento

(1) La direttiva 97/68/CE riguarda le emissioni degli scarichi dei motori installati su macchine mobili non stradali **e i limiti di emissione degli inquinanti**

¹ GU C ... /Non ancora pubblicato sulla Gazzetta ufficiale.

applicabili all'omologazione della maggior parte dei motori ad accensione spontanea di cui alla fase III A devono essere sostituiti dai valori limite inferiori di cui alla fase III B. Questi ultimi si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2010 per quanto concerne l'omologazione di detti motori e dal 1° gennaio 2011 per quanto concerne la loro immissione sul mercato.

atmosferici provenienti da tali motori, proteggendo nel contempo la salute umana e l'ambiente. Gli attuali valori limite di emissione applicabili all'omologazione della maggior parte dei motori ad accensione spontanea di cui alla fase III A devono essere sostituiti dai valori limite inferiori di cui alla fase III B. Questi ultimi si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2010 per quanto concerne l'omologazione di detti motori e dal 1° gennaio 2011 per quanto concerne la loro immissione sul mercato.

Motivazione

Emendamento volto ad allineare il testo a quello dell'articolo 1 della direttiva 97/68/CE, che stabilisce come obiettivo il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di parametri di emissione e procedure di omologazione per i motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, aggiungendo che la direttiva contribuirà al buon funzionamento del mercato unico, proteggendo nel contempo la salute umana e l'ambiente.

Emendamento 2

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1a) La Commissione sta preparando la revisione della direttiva 97/68/CE in linea con le raccomandazioni formulate nell'articolo 2 della direttiva 2004/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Per garantire che la direttiva riveduta sia conforme alle norme UE in materia di qualità dell'aria, e alla luce dell'esperienza, delle conoscenze scientifiche e delle tecnologie disponibili, è opportuno che la Commissione, nel quadro della prossima revisione della direttiva 97/68CE e previa valutazione d'impatto ambientale, adotti le seguenti iniziative:

– proporre l'istituzione di una nuova fase per le emissioni - fase V - che dovrà essere conforme ai requisiti delle norme Euro VI

per i veicoli pesanti;

– introdurre nuove prescrizioni per la riduzione del particolato, vale a dire un numero limite di particelle (PN) da applicare a tutte le categorie di motori, in modo da garantire una riduzione efficace delle particelle ultrafini;

– definire una strategia globale per promuovere disposizioni volte a ridurre le emissioni e il retrofitting dei dispositivi di post-trattamento sul parco esistente di macchine mobili non stradali, sulla base delle discussioni in corso sotto l'egida dell'UNECE e concernenti requisiti armonizzati per i dispositivi retrofit per il controllo delle emissioni; gli Stati membri possono continuare ad adottare misure, conformemente allo stato dell'arte, per l'utilizzo di tali macchine, prima della definizione di un approccio globale per la sicurezza dei lavoratori e nelle aree in cui vengono superati i valori limite di emissione fissati dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa¹, a condizione tali misure siano conformi al principio "chi inquina paga", non discriminatorie e mirate;

– introdurre un metodo in base al quale le macchine mobili e i veicoli siano sottoposti periodicamente a verifiche per accertare se le loro prestazioni riguardo alle emissioni siano conformi ai valori indicati al momento dell'immatricolazione;

– esaminare la possibilità di armonizzare i limiti di emissione specifici per i veicoli ferroviari alle norme dell'Agenzia statunitense per l'ambiente (EPA), onde garantire la disponibilità di motori a prezzo accessibile che rispettino i valori limite fissati in materia di emissioni.

Emendamento 3

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La transizione verso la fase III B implica un cambiamento tecnologico che richiede notevoli costi di attuazione per la revisione della concezione dei motori e per lo sviluppo di soluzioni tecniche avanzate. ***La transizione avviene in un momento in cui il settore attraversa gravi difficoltà economiche.***

Emendamento

(2) La transizione verso la fase III B implica un cambiamento tecnologico che richiede notevoli costi di attuazione per la revisione della concezione dei motori e per lo sviluppo di soluzioni tecniche avanzate. ***Tali costi possono essere difficili da sostenere per i fabbricanti di piccole e medie dimensioni, per i quali i costi di messa in conformità sono in proporzione più elevati.***

Una crisi finanziaria ed economica mondiale non è una buona ragione per rendere meno rigorose le norme ambientali. Gli investimenti nelle tecnologie rispettose dell'ambiente sono importanti per promuovere la futura crescita, l'occupazione e la sicurezza sul piano sanitario.

Emendamento 4

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Nel corso della ***transizione tra la fase III A e la fase III B*** la percentuale del numero di motori utilizzati a fini diversi dalla propulsione di automotrici ferroviarie e locomotive immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità va aumentata dal 20% al ***50% delle vendite annue*** di macchinari dotati di motore di tale categoria ***effettuate*** dagli OEM. ***Il numero massimo dei motori che possono***

Emendamento

(5) Nel corso della fase III B la percentuale del numero di motori utilizzati a fini diversi dalla propulsione di automotrici ferroviarie, locomotive ***e navi della navigazione interna*** immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità va aumentata dal 20% al ***30% della quantità annua*** di macchinari dotati di motore di tale categoria ***immessa sul mercato*** dagli

essere immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità deve essere adattato di conseguenza.

OEM.

In alternativa, deve essere possibile immettere sul mercato un numero fisso di motori nel quadro del regime di flessibilità. Detto numero fisso di motori non deve superare i valori indicati al punto 1.2.2 dell'allegato XIII.

Emendamento 5

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Le norme applicabili al regime di flessibilità devono essere adattate al fine di estendere l'applicazione del regime ai motori utilizzati per la propulsione di *automotrici ferroviarie e locomotive.*

Emendamento

(6) Le norme applicabili al regime di flessibilità devono essere adattate al fine di estendere l'applicazione del regime ai motori utilizzati per la propulsione di locomotive *per un periodo di tempo rigorosamente limitato.*

Emendamento 6

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Il miglioramento della qualità dell'aria è un'esigenza pressante in numerosi Stati membri, che richiede un intervento più deciso in diversi di loro ai fini della conformità con la direttiva 2008/50/CE. Affrontare il problema delle emissioni alla fonte è indispensabile per conseguire gli obiettivi, tra cui la riduzione delle emissioni nel settore delle macchine mobili non stradali.

Emendamento 7

Proposta di direttiva – atto modificativo
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) È opportuno che le imprese che utilizzano macchinari rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva beneficino dei programmi europei di sostegno finanziario o di programmi di sostegno corrispondenti contemplati dagli Stati membri. È altresì opportuno prendere in considerazione la possibilità di obbligare i beneficiari di tali programmi ad applicare le migliori tecnologie disponibili nei rispettivi settori. Andrebbero ammesse a beneficiare di finanziamenti soltanto le imprese che impiegano tecnologie conformi alle norme più rigorose in materia di emissione.

Emendamento 8

Proposta di direttiva – atto modificativo
Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) Le misure previste dalla presente direttiva fanno fronte a difficoltà temporanee incontrate dal settore manifatturiero. *Esse devono pertanto essere limitate alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scadere il 31 dicembre 2013.*

(7) Le misure previste dalla presente direttiva fanno fronte a difficoltà temporanee incontrate dal settore manifatturiero *e fanno sì che non vi sia un adeguamento permanente; in quanto tali, esse vanno limitate alla durata della fase III B ovvero a un massimo di tre anni, ove non esista una fase successiva.*

Emendamento 9

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto -1 (nuovo)
Direttiva 97/68/CE
Articolo 2 – nuovo trattino

-1. All'articolo 2 è inserito il seguente trattino:

– sistema di post-trattamento dei gas di scarico per la riduzione di particelle, i dispositivi e i sistemi di filtraggio con un'efficienza minima di rimozione di particelle del 90% e per i quali il criterio numerico è 10^{12} kWh,

Motivazione

La direttiva 97/68/CE non contiene una definizione precisa dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico per la riduzione di particelle che rifletta lo stato dell'arte. Tuttavia, i sistemi di filtraggio antiparticolato diesel sono obbligatori da anni – per ragioni legate alla protezione dei lavoratori – per i macchinari (da costruzione) utilizzati per l'estrazione mineraria sotterranea. Non esiste una definizione giuridica chiara a livello di Unione, con conseguenti difficoltà di interpretazione per le autorità e i fabbricanti.

Emendamento 10

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 97/68/CE

Articolo 4 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) I motori ad accensione spontanea non destinati alla propulsione di navi della navigazione interna possono essere immessi sul mercato in regime di flessibilità secondo la procedura di cui all'allegato XIII, oltre a quanto disposto nei paragrafi da 1 a 5.

6. I motori ad accensione spontanea non destinati alla propulsione di **automotrici ferroviarie e di** navi della navigazione interna possono essere immessi sul mercato in regime di flessibilità secondo la procedura di cui all'allegato XIII, oltre a quanto disposto nei paragrafi da 1 a 5.

Motivazione

Esistono già automotrici ferroviarie conformi alla fase III B, così come esistono soluzioni per i motori. Le automotrici ferroviarie si avvalgono per lo più dei motori dei veicoli pesanti, per i quali esistono già soluzioni conformi alla fase III B. Di conseguenza, è opportuno escludere le automotrici ferroviarie dal regime di flessibilità, come stabilito nella direttiva 2004/26/CE.

Emendamento 11

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera -a (nuova)

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 – paragrafo 1 bis – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

-a) Al paragrafo 1 bis, il secondo comma è soppresso.

-a bis) Sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"1 ter. I motori di sostituzione destinati a essere installati su automotrici ferroviarie o locomotive originariamente dotate di un motore non conforme ai limiti della fase III A oppure conforme solo ai limiti di detta fase III A, rispettano, come requisito minimo, i valori limite fissati per la fase III A qualora:

i) l'applicazione dei requisiti della fase III B comporti gravi difficoltà tecniche in termini di scartamento, carico per asse, progettazione della carrozzeria/del telaio o sistemi di controllo del motore/dei motori per diverse operazioni, e di conseguenza pregiudichi la sostenibilità economica del progetto; o

ii) se non sono disponibili motori conformi alla fase III B da poter installare sulle suddette automotrici ferroviarie o locomotive.

Ai motori citati non si applicano i punti 3 octies, 3 decies e 4 bis dell'articolo 9.

1 quater. Il paragrafo 1 ter si applica per 5 anni a partire dalla data in cui entra in vigore la fase III B.

1 quinquies. Per i motori immessi sul mercato a norma dei paragrafi 1 bis e 1 ter, la dicitura "MOTORE DI SOSTITUZIONE" deve figurare sul motore tramite un'apposita etichetta o essere allegata al manuale d'uso.

1 sexies. La Commissione presenta ogni anno al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nello sviluppo di locomotive conformi ai limiti della fase III B."

Emendamento 12

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera -a ter (nuova)

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 – paragrafi 1 quinquies e 1 sexies

Testo della Commissione

Emendamento

- a ter) Sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"1 quinquies. In deroga alle precedenti disposizioni, gli Stati membri possono autorizzare la produzione e il montaggio di motori di sostituzione non conformi ai requisiti della fase III A nei seguenti casi:

i) ammodernamento o miglioramento di un'automotrice ferroviaria, di un treno o di una locomotiva preesistenti, qualora l'applicazione dei requisiti della fase III A comporti gravi difficoltà tecniche in termini di scartamento, carico per asse, progettazione della carrozzeria/del telaio o sistemi di controllo del motore/dei motori per diverse operazioni, e di conseguenza pregiudichi la sostenibilità economica del progetto, a condizione che la domanda sia corredata da una valutazione d'impatto che fornisca un'adeguata giustificazione della deroga e dimostri che i livelli totali di emissione, se raffrontati a quelli dei motori originari, saranno migliorati;

ii) incidente di un'automotrice ferroviaria, di un treno o di una locomotiva o avaria catastrofica del loro o dei loro motori, qualora l'applicazione dei requisiti della fase III A comporti gravi difficoltà tecniche e di conseguenza pregiudichi la convenienza economica della riparazione

dell'automotrice ferroviaria, del treno o della locomotiva danneggiati. Ai motori di cui al presente paragrafo non si applicano i punti 3 octies, 3 decies e 4 bis dell'articolo 9. In caso di concessione di una deroga, lo Stato membro che la concede trasmette alla Commissione e alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, entro sei mesi, un documento, in formato cartaceo ed elettronico, che riporta:

- il numero di riferimento unico della deroga indicato sull'etichetta apposta su ciascun motore cui la deroga stessa si applica,*
- la natura della deroga, ivi inclusi la descrizione dei livelli di emissione in rapporto alle soglie previste per la fase III A e l'elenco dettagliato delle disposizioni alternative applicate,*
- l'elenco dettagliato dei motivi alla base della concessione della deroga, ivi incluse le principali difficoltà tecniche (con le relative conseguenze economiche e ambientali), e la descrizione degli sforzi di progettazione compiuti per avvicinarsi ai requisiti della fase III A nonché, ove necessario, di altre misure relative all'evoluzione del parco veicoli e alla sua gestione,*
- il numero di motori cui si applica la deroga,*
- informazioni dettagliate sul produttore e sui tipi e i numeri di serie dei motori cui si applica la deroga,*
- informazioni dettagliate sulle serie di veicoli ferroviari sui quali i motori in questione saranno installati e sulle relative aree operative,*
- qualsiasi altra informazione utile a giustificare la richiesta di una deroga.*

I sexies. Per i motori immessi sul mercato a norma dei paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater, la dicitura "MOTORE DI

SOSTITUZIONE" deve figurare sul motore tramite un'apposita etichetta o essere allegata al manuale d'uso."

Motivazione

Poiché lo spazio disponibile nei veicoli più datati non è sufficiente per potervi installare motori conformi alla fase III B della medesima potenza, la possibilità di sostituire i motori dei veicoli datati conformi alla fase III A o alle precedenti con motori conformi alla fase III A consentirà al settore di passare ai parametri più ecologici in materia di emissioni della stessa fase III A. In alcuni rari casi saranno altresì necessarie deroghe all'installazione di motori III A in ragione dei limiti imposti dallo scartamento, dal carico per asse o dalla progettazione dei veicoli. L'industria concorda sulla necessità di subordinare tali deroghe a limitazioni e controlli rigorosi nonché di concederle solo in casi dettagliatamente motivati.

Emendamento 13

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera a

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 – paragrafo 7

Testo della Commissione

(7) Gli Stati membri permettono l'immissione sul mercato dei motori definiti alla sezione 1, lettera A, punti i), ii), iv) e v), dell'allegato I, in regime di flessibilità, a norma delle disposizioni dell'allegato XIII.

Emendamento

7. Gli Stati membri permettono l'immissione sul mercato dei motori definiti alla sezione 1, lettera A, punti i), ii), iv) e v), dell'allegato I, in regime di flessibilità, a norma delle disposizioni dell'allegato XIII.

I motori possono essere immessi sul mercato in regime di flessibilità a partire dalla data in cui diventa applicabile la fase III B e fino alla fine di tale fase, ma per non più di tre anni dall'inizio della fase in questione.

Emendamento 14

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 – paragrafo 8

Testo della Commissione

Emendamento

(b) È aggiunto il seguente paragrafo 8:

soppresso

"(8) Il regime di flessibilità, conformemente a quanto disposto al punto 1.2 dell'allegato XIII, si applica soltanto alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scade il 31 dicembre 2013."

Emendamento 15

Proposta di direttiva – atto modificativo Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.1

Testo della Commissione

Emendamento

1.1. Fatta eccezione per il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori le quantità di motori indicate ai seguenti punti 1.1.1. e 1.1.2., che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

1.1. L'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità, **salvo che per i motori destinati alla propulsione di locomotive e automotrici ferroviarie,** chiede a qualsiasi autorità di omologazione **che i propri fabbricanti di motori siano autorizzati a immettere sul mercato motori ad uso esclusivo dell'OEM. Ad eccezione della fase III B,** le quantità di motori **non superano quelle** indicate ai punti 1.1.1 e 1.1.2. *per i motori* che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

Emendamento 16

Proposta di direttiva – atto modificativo Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.1.1

Testo della Commissione

Emendamento

1.1.1. Il numero di motori immesso sul

1.1.1. Il numero di motori immesso sul

mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, il 20% **delle vendite** (*calcolate* come media delle vendite degli ultimi 5 anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria **realizzate** annualmente dall'OEM. Qualora un OEM abbia **commercializzato** nell'Unione europea apparecchiature per un periodo inferiore ai 5 anni, la media è calcolata sulla base del periodo di **commercializzazione effettivo**.

mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, il 20 % **della quantità** (*calcolata* come media degli ultimi cinque anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria **immesse** annualmente **sul mercato** dall'OEM, . Qualora un OEM abbia **immesso sul mercato dell'Unione europea** apparecchiature per un periodo inferiore ai cinque anni, la media è calcolata sulla base del periodo **effettivo di immissione sul mercato**.

Emendamento 17

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.1.2

Testo della Commissione

In alternativa a quanto disposto al punto 1.1.1. e ad eccezione dei motori destinati alla propulsione di locomotive e automotrici ferroviarie, l'OEM ha facoltà di richiedere per **il proprio fornitore** l'autorizzazione ad immettere sul mercato una quantità fissa di motori **in regime di flessibilità**. Il numero di motori di ciascuna categoria non dovrà superare i seguenti valori:

Emendamento

1.1.2. In alternativa a quanto disposto al punto 1.1.1. e ad eccezione dei motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie, l'OEM ha facoltà di richiedere per **i propri fabbricanti di motori** l'autorizzazione ad immettere sul mercato una quantità fissa di motori **ad uso esclusivo dell'OEM**. Il numero di motori di ciascuna categoria non dovrà superare i seguenti valori:

Emendamento 18

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – punto 1.2

Testo della Commissione

Durante **il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B**, ad eccezione dei motori destinati alla propulsione di

Emendamento

In deroga al punto 1.1., durante **la fase III B, ma per non più di tre anni dall'inizio di detta fase**, ad eccezione dei motori

locomotive e automotrici ferroviarie, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione *l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori* le quantità di motori *indicate ai punti 1.2.1. e 1.2.2.*, che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

destinati alla propulsione di locomotive e automotrici ferroviarie, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione *che i propri fabbricanti di motori siano autorizzati a immettere sul mercato motori ad uso esclusivo dell'OEM.* Le quantità di motori che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente *non superano le quantità indicate ai punti 1.2.1 e 1.2.2.*

Emendamento 19

Proposta di direttiva – atto modificativo Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – punto 1.2.1

Testo della Commissione

1.2.1. Il numero di motori immesso sul mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, *il 50% delle vendite (calcolate come media delle vendite degli ultimi 5 anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria realizzate* annualmente dall'OEM. Qualora un OEM abbia *commercializzato nell'Unione europea apparecchiature* per un periodo inferiore ai 5 anni, la media è calcolata sulla base del periodo di *commercializzazione effettivo*.

Emendamento

1.2.1. Il numero di motori immesso sul mercato in regime di flessibilità non deve superare, per una data categoria di motori, *il 30 % della quantità (calcolata come media delle vendite degli ultimi 5 anni sul mercato dell'Unione europea) di macchine munite di motori di quella categoria immesse* annualmente *sul mercato* dall'OEM. Qualora un OEM abbia *immesso sul mercato dell'Unione europea apparecchiature* per un periodo inferiore ai cinque anni, la media è calcolata sulla base del periodo *effettivo di immissione sul mercato*.

Emendamento 20

Proposta di direttiva – atto modificativo Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – punto 1.2.2 – alinea

1.2.2. In alternativa a quanto disposto al punto 1.2.1., l'OEM ha facoltà di richiedere **per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere** sul mercato una quantità fissa di motori **in regime di flessibilità**. Il numero di motori di ciascuna categoria non dovrà superare i seguenti valori:

1.2.2. In alternativa a quanto disposto al punto 1.2.1., l'OEM ha facoltà di richiedere **che i propri fabbricanti di motori siano autorizzati a immettere** sul mercato una quantità fissa di motori **ad uso esclusivo dell'OEM**. Il numero di motori di ciascuna categoria non può superare i valori seguenti:

Emendamento 21

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 1997/68/CE

Allegato XIII – punto 1.3

Testo della Commissione

Emendamento

Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie, il regime di flessibilità di cui al punto 1.1.1. si applica a decorrere dal periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B.

soppresso

Motivazione

Esistono già automotrici ferroviarie conformi alla fase III B, così come esistono soluzioni per i motori. Le automotrici ferroviarie si avvalgono per lo più dei motori dei veicoli pesanti, per i quali esistono già soluzioni conformi alla fase III B. Di conseguenza, è opportuno escludere le automotrici ferroviarie dal regime di flessibilità, come stabilito nella direttiva 2004/26/CE.

Emendamento 22

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – punto 1.4

Testo della Commissione

1.4 Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante il periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato un massimo di **12** motori destinati alla propulsione di locomotive in regime di flessibilità.

Emendamento

Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante il periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato una massimo di **20** motori destinati alla propulsione di locomotive in regime di flessibilità. ***Un OEM può inoltre richiedere per i propri fornitori di motori l'autorizzazione a immettere sul mercato una quantità aggiuntiva di 10 motori al massimo, destinati ad essere installati in locomotive che soddisfano i requisiti in materia di struttura della sagoma di cui al GERT 8073, versione 2, quali specificati dalle norme tecniche nazionali notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario¹.***

La flessibilità si applica solo in presenza di motivi tecnici che rendono impossibile ottemperare ai valori limite della fase III B.

¹ *GU L 191 del 18.07.08, pag. 1.*

Emendamento 23

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.5 – alinea

Testo della Commissione

1.5. Nella **sua** richiesta all'autorità di omologazione, l'OEM dovrà includere quanto segue:

Emendamento

1.5. Nella richiesta all'autorità di omologazione, l'OEM dovrà includere quanto segue:

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.7

Testo della Commissione

1.7. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano le omologazioni, su loro richiesta, le informazioni di cui esse hanno bisogno per confermare, in rapporto a un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità, la correttezza della dichiarazione o dell'etichettatura in tal senso.

Emendamento

1.7. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano le omologazioni, su loro richiesta, le informazioni di cui esse hanno bisogno per **verificare e** confermare, in rapporto a un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità, la correttezza della dichiarazione o dell'etichettatura in tal senso.

MOTIVAZIONE

La direttiva 97/68/CE fissa i livelli massimi di ossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM) ammissibili per quanto riguarda i gas di scarico dei motori diesel installati nelle macchine mobili non stradali. La revisione effettuata nel 2004 con la direttiva 2004/26/CE ha introdotto i valori limite di emissione attualmente applicabili (fase III A) ed ha fissato il calendario e i valori limite della fase successiva, ossia la fase III B. Questi limiti più rigorosi verranno introdotti progressivamente a partire dal gennaio 2011, in funzione della categoria di potenza del motore. Le macchine che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva comprendono vari tipi di macchine operanti a terra, utilizzate ad esempio nel settore delle costruzioni, nella silvicoltura e in agricoltura. La direttiva si applica anche alle locomotive, alle automotrici ferroviarie e alle navi della navigazione interna.

La direttiva riguarda una grande varietà di fabbricanti (circa 1500 aziende), molti dei quali non producono direttamente i motori utilizzati nelle macchine in parola. I motori infatti sono prodotti solo da poche grandi imprese.

La direttiva del 2004 ha introdotto anche un cosiddetto regime di flessibilità per garantire ai fabbricanti che la transizione da una fase all'altra fosse più graduale. Il regime di flessibilità consente ai fabbricanti di immettere sul mercato, durante il periodo che separa due fasi successive dei valori limite di emissione allo scarico, un numero limitato di macchine dotate di motori che rispettano ancora i limiti di emissione della fase precedente. Tali macchine non possono superare il 20% delle vendite annue del fabbricante – calcolate sulla base della media su 5 anni delle vendite complessive del fabbricante – ovvero non possono superare un numero prefissato. L'opzione del numero fisso è stata concepita per i fabbricanti di dimensioni più piccole. Il regime di flessibilità si applica alle macchine per uso agricolo e forestale e alle macchine da cantiere, mentre le locomotive, le automotrici ferroviarie e le navi della navigazione interna ne sono escluse.

La direttiva sulle macchine mobili non stradali (Non-Road Mobile Machinery – NMRR) costituisce un elemento importante della legislazione ambientale dell'Unione, e in particolare fornisce un contributo significativo ai fini della riduzione delle emissioni in parola. Le emissioni di particolato (PM) e ossidi di azoto (NO_x) rappresentano le principali forme di inquinamento atmosferico riconducibili al settore. Le emissioni di particolato del settore NRMM nell'UE a 27 sono stimate al 7% (contro il 13% dei trasporti stradali), mentre le emissioni di NO_x originate dal settore NRMM rappresentano il 16% delle emissioni totali di NO_x nell'UE a 27 (contro il 42% del settore stradale).

Proposta della Commissione

L'attuale proposta della Commissione mira ad ampliare il regime di flessibilità.

In primo luogo, la Commissione propone di aumentare dall'attuale 20% al 50% la percentuale di motori cui applicare il regime di flessibilità. Anche i numeri massimi fissi sono modificati

di conseguenza.

In secondo luogo, la Commissione propone di inserire nel regime di flessibilità i motori utilizzati per la propulsione di automotrici ferroviarie e di locomotive. Per le locomotive – date le dimensioni relativamente modeste del mercato – la Commissione propone un contingente di 12 locomotive cui applicare il regime di flessibilità. Per le automotrici ferroviarie la proposta mira ad autorizzare l'applicazione del regime di flessibilità al 20% dei motori.

Secondo la proposta, queste misure concernenti una maggiore flessibilità dovrebbero rimanere in vigore sino al 31 gennaio 2013.

La Commissione giustifica la sua proposta richiamandosi principalmente alla crisi economica. A partire dall'autunno del 2008, la maggior parte delle industrie con sede nell'Unione europea che fabbricano macchine mobili non stradali ha risentito della crisi; in particolare, il settore delle macchine da cantiere e per uso agricolo ha registrato un brusco calo delle vendite. Secondo la Commissione, i costi che è necessario sostenere per l'adeguamento alla nuova fase III B sono troppo elevati per un comparto severamente colpito dalla crisi.

Fra gli argomenti a favore di una maggiore flessibilità la Commissione cita anche la mancanza di soluzioni tecniche che consentano ai motori di rispettare i limiti della fase III B, dal momento che i fabbricanti possono modificare la progettazione del corpo dei macchinari solo una volta che dispongono di un motore conforme ai requisiti. La Commissione ritiene che questa sia la ragione principale che impedisce ai fabbricanti di locomotive di conformarsi.

La proposta in esame è stata presentata dalla Commissione con grande ritardo, dato che la prima fase dei nuovi valori limite di emissione si applica a partire dal gennaio 2011.

Poiché la Commissione sta preparando anche la revisione di tutta la direttiva 97/68/CE, il relatore propone di condurla a termine e di astenersi dall'adottare norme frammentarie e pregiudizievoli.

Proposta del relatore

Il relatore ritiene che la proposta della Commissione presenti numerosi problemi. La questione principale è una questione di principio, in quanto la proposta rischia seriamente di costituire un pericoloso precedente per allentare la normativa ambientale sulla base di generiche esigenze economiche.

Inoltre, l'adozione della proposta violerebbe il principio consistente nell'incoraggiare il rispetto delle norme e nel premiare quanti sono i primi ad adeguarvisi. La direttiva è entrata in vigore nel 2004 e l'industria ha potuto disporre di un tempo considerevole per muoversi nella direzione indicata. Le imprese che non si sono uniformate in questo arco di tempo non dovrebbero essere premiate per la loro inerzia, né si dovrebbero penalizzare per aver agito nel rispetto dei tempi indicati le imprese che hanno fatto quanto richiesto loro.

Pur trattandosi di una proposta di portata relativamente limitata, la linea tracciata in essa per quanto riguarda l'applicazione delle norme ambientali adottate è decisamente discutibile. La

legislazione dovrebbe garantire all'industria condizioni uniformi e assicurare che tutti gli operatori rispettino le norme – principio, questo, violato dalla proposta in esame.

Salute e ambiente

Nella fase III B, i valori limite di emissione fissati nella direttiva per il particolato sono inferiori di circa il 90% a quelli della fase III A, mentre per gli ossidi di azoto sono inferiori di circa il 30%. Nella sua valutazione d'impatto la Commissione ritiene che, se nel primo anno tutti i fabbricanti si avvarranno pienamente del regime di flessibilità e se la percentuale di motori interessati da tale regime passerà dal 20% al 50%, nel primo anno le emissioni aumenteranno dello 0,3%.

Questa valutazione non tiene conto tuttavia dell'impatto a lungo termine della decisione. Il ciclo di vita delle macchine in questione è abbastanza lungo: circa 16 anni o 10.000 ore per i motori delle macchine da cantiere¹, e ancor più per le locomotive. Di conseguenza, gli effetti nocivi di una maggiore flessibilità si faranno probabilmente sentire per decenni.

È opportuno rilevare che un gran numero di Stati membri ha difficoltà a rispettare le direttive che fissano parametri per quanto concerne la qualità dell'aria, segnatamente la direttiva sulla qualità dell'aria e la direttiva relativa ai limiti nazionali di emissione. Ad esempio, in base alle proiezioni IIASA relative ai limiti nazionali di emissione, la quota del settore NRMM sul totale delle emissioni di ossidi di azoto potrebbe arrivare sino al 20% entro il 2020. Per raggiungere gli obiettivi di qualità dell'aria è molto importante contrastare le emissioni alla fonte, e l'allentamento delle norme applicabili a una delle fonti di inquinamento più significative non può essere preso alla leggera.

Inoltre, le stime globali non tengono conto degli effetti locali delle emissioni in questione. Molto spesso le macchine mobili non stradali sono utilizzate in ambiente urbano o semiurbano, a ridosso dei lavoratori. Alcuni studi dimostrano che la riduzione di queste emissioni nocive permette di realizzare risparmi considerevoli a livello della spesa sanitaria; si tratta di un aspetto di cui occorre tener conto nel calcolo del costo di provvedimenti come quelli proposti nella direttiva.

Nel calcolare i risparmi che una maggiore flessibilità renderebbe possibili la Commissione trascura la complessa interrelazione tra salute, ambiente e norme più rigorose in materia di emissioni. Se l'industria potrebbe trarre vantaggi economici, i costi esterni sono a carico della società nel suo complesso.

A questo proposito il caso del settore delle costruzioni è esemplificativo: ogni giorno diverse centinaia di migliaia di lavoratori nell'UE sono esposti alle emissioni sui cantieri. Sarebbe interessante disporre di uno studio sulle conseguenze per la loro salute e per il sistema sanitario.

Stime economiche

La crisi economica è una realtà, ma ci sono già segnali di ripresa. Dal momento che i dati

¹ Cfr.: http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=2029

relativi alle vendite migliorano, la logica alla base della proposta della Commissione perde di efficacia. Per alcuni dei maggiori fabbricanti – per i quali i dati sono disponibili più rapidamente – le vendite sembrano essere inferiori a quelle degli anni che potrebbero essere definiti anni di espansione per l'industria, ma non sono comunque di molto inferiori alle vendite degli anni precedenti il boom. Nel complesso, dal momento che queste disposizioni e i valori limite per la nuova fase III B esistono sin dal 2004, e che a tale anno hanno fatto seguito alcuni anni decisamente favorevoli per l'industria, la presunta mancanza di risorse per lo sviluppo è un argomento che non tiene.

È opportuno rilevare che la Commissione non è in grado di presentare stime circa la percentuale di industrie che ha difficoltà a conformarsi ai nuovi limiti.

Allargando un po' il quadro, vi sono anche imprese che sono svantaggiate dalla maggiore flessibilità e delle quali bisogna pure tener conto: in Europa esistono molte imprese, di grandi dimensioni e di dimensioni più piccole, che producono sistemi di post-trattamento e filtri antiparticolato. Queste imprese non possono che trarre vantaggio da una normativa che fissa norme più rigorose in materia di emissioni.

Il relatore desidera anche contestare la tesi della Commissione, secondo la quale i fabbricanti perderebbero competitività se fossero costretti a rispettare una normativa ambientale più rigorosa. Affinché le eco-innovazioni e le tecnologie a basso livello di emissioni possano affermarsi è necessario un quadro legislativo favorevole. Per raggiungere gli obiettivi della strategia UE 2020 e consentire la transizione verso una società a basse emissioni di carbonio occorre compiere dei passi avanti, non dei passi indietro.

Tuttavia, dato che la situazione può essere particolarmente difficile per le piccole e medie imprese, per le quali i costi di adeguamento sono relativamente elevati, il relatore propone di ampliare il regime di flessibilità specifico per le PMI e di aumentare il numero massimo di motori di cui alla tabella figurante al punto 1.2.2 dell'allegato XIII, come suggerito dalla Commissione.

Questa misura permetterà alle PMI di ridurre lo sforzo di R&S e gli altri costi di riprogettazione e offrirà loro la possibilità di "spalmare" i costi su un periodo di tempo più lungo.

Per quanto riguarda le locomotive, il relatore riconosce le difficoltà del settore ad adeguarsi, dal momento che solo un numero estremamente limitato di fabbricanti produce locomotive conformi ai valori limite della fase III B e che l'installazione nelle vecchie locomotive di nuovi motori più voluminosi conformi alla fase III B presenta serie difficoltà. Tuttavia, dal momento che il mercato è relativamente ristretto, che esistono già soluzioni conformi alla fase III B e che il senso della flessibilità è quello di consentire solo in misura limitata di utilizzare motori corrispondenti alla fase precedente, il relatore suggerisce di aumentare a 20 il numero delle locomotive.

Inoltre, in considerazione del fatto che, nel caso delle locomotive, i progressi nello sviluppo di soluzioni conformi alla fase III B sembrano essere stati particolarmente lenti, il relatore ritiene che la Commissione dovrebbe riservare a questo settore un'attenzione particolare e riferire in merito al Parlamento europeo.

Infine, vista l'imminente revisione della direttiva 97/68/CE, il relatore propone che la Commissione adotti un approccio lungimirante per quanto riguarda le possibili nuove fasi per le locomotive e compia uno sforzo concertato per allineare le norme alla legislazione statunitense pertinente.

26.1.2011

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità
(COM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

Relatore per parere: Olga Sehnalová

BREVE MOTIVAZIONE

Sintesi della proposta della Commissione

La direttiva 97/68/CE (macchine mobili non stradali) fissa i livelli massimi di ossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM) emessi dai gas di scarico dei motori diesel installati in macchine da cantiere, macchine per uso agricolo e forestale, automotrici ferroviarie e locomotive, navi della navigazione interna, motori a velocità costante e piccoli motori a benzina impiegati in diversi tipi di macchine.

I valori limite attualmente in vigore (fase III A) saranno progressivamente sostituiti da quelli più severi di cui alla fase III B a decorrere dal 1° gennaio 2011. Il periodo di omologazione per tali motori è iniziato il 1° gennaio 2010. Il provvedimento influirà sulla produzione di una vasta gamma di macchine (circa 1 500 imprese nell'UE).

Regime di flessibilità

La direttiva 2004/26/CE ha introdotto il cosiddetto regime di flessibilità per facilitare la transizione tra le diverse fasi che fissano i limiti di emissione. Il regime di flessibilità consente ai produttori delle apparecchiature originali (Original Equipment Manufacturers - OEM) di immettere sul mercato, durante il periodo che separa due fasi successive di valori limite per le emissioni degli scarichi, un numero limitato di macchine mobili non stradali dotate di motori ancora conformi ai limiti di emissione della fase precedente. Il regime di flessibilità si applica ai motori ad accensione spontanea (diesel) usati in macchine da cantiere, macchine per uso

agricolo e forestale, gruppi elettrogeni e pompe che utilizzano motori a velocità costante, ma non si applica a locomotive, automotrici ferroviarie e navi della navigazione interna. Tale regime consente agli OEM di immettere sul mercato 1) per ogni categoria di potenza del motore, un numero limitato di macchine non superiore al 20% delle vendite annue degli OEM oppure 2) un numero fisso di macchine. La seconda opzione è destinata alle piccole imprese che producono quantità più limitate di motori.

Aspetti economici e competitività

I costi che i produttori devono sostenere per conformarsi ai nuovi limiti di emissione sono rilevanti. Essi comprendono, ad esempio, i costi di ricerca e sviluppo, quelli per le modifiche alle macchine, i costi di post-trattamento, i costi di documentazione ed etichettatura, ecc. Inoltre, le aziende con sede nell'Unione che fabbricano macchine mobili non stradali sono state colpite in modo inaspettato e grave dalla crisi economica e finanziaria globale, in particolare per quanto concerne i settori delle macchine da cantiere e delle macchine agricole. Un significativo crollo delle vendite (pari al 42% nel 2009) ha causato una forte diminuzione dei redditi e dei capitali disponibili per finanziare le attività di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico necessarie per dotare le macchine di motori conformi alla fase III B in tutte le categorie di potenza e per tutte le applicazioni entro i termini fissati dalla direttiva 97/68/CE. Si tratta di una situazione che interessa in particolar modo i produttori minori di apparecchiature originali.

Per quanto concerne le automotrici ferroviarie e le locomotive, la Commissione, a seguito della consultazione di esperti, è giunta alla conclusione che, se da un lato alcuni fabbricanti di motori hanno fatto progressi nella concezione di motori per locomotive conformi alla fase III B, dall'altro gli OEM non saranno ancora completamente pronti a immettere sul mercato locomotive conformi alla fase III B entro il 1° gennaio 2012 come stabilito nella direttiva 97/68/CE. La direttiva non prevede una fase III B per le navi della navigazione interna e non è pertanto necessario applicare il regime di flessibilità al relativo settore.

A livello mondiale, solo l'UE, gli USA, il Canada e, a un livello inferiore, il Giappone hanno ambizioni paragonabili in relazione alle norme sulle emissioni dei motori nel settore delle macchine mobili non stradali. Oltre all'Unione europea, anche Stati Uniti e Canada hanno introdotto misure di flessibilità che dovrebbero appunto garantire ai produttori una maggiore flessibilità rispetto al regime attualmente in vigore nell'UE.

In altre aree geografiche importanti come la Cina, l'India, la Russia o l'America latina non esistono requisiti analoghi. Pertanto, i produttori dell'UE di macchine mobili non stradali sono costretti a confrontarsi con la concorrenza sleale dei fabbricanti dei paesi terzi, dal momento che le misure di controllo sulle importazioni di macchine nell'Unione europea non sono efficaci.

Aspetti ambientali

I principali agenti inquinanti con cui il settore contribuisce all'inquinamento atmosferico globale sono il particolato e le emissioni di ossidi di azoto. Secondo la valutazione d'impatto realizzata dalla Commissione, la percentuale di emissioni di PM10 del settore delle macchine mobili non stradali stimata per l'UE a 27 sarebbe del 7%, mentre quella relativa al trasporto stradale sarebbe pari al 13%. Per quanto concerne invece le emissioni di ossidi di azoto, il

settore delle macchine mobili non stradali risulta responsabile del 16% del totale delle emissioni di NOx nell'UE a 27, mentre il contributo del settore stradale dovrebbe essere del 42%.

Con la flessibilità del 50% proposta, nel primo anno le emissioni complessive dei motori ad accensione spontanea (diesel) dovrebbero subire un incremento dello 0,3% rispetto all'attuale regime del 20%. Va rilevato che la modifica prevede semplicemente un periodo di transizione più lungo in relazione ai nuovi limiti più severi imposti sulle emissioni, ma che i valori in sé rimangono invariati. Va infine considerato che le emissioni sono diminuite a seguito del significativo crollo delle vendite causato dalla crisi economica.

La Commissione propone quindi:

- 1) Un aumento della percentuale relativa al numero di motori utilizzati su macchine operanti a terra, immesse sul mercato nel quadro del regime di flessibilità per ciascuna categoria di motore, dal 20% al 50% delle vendite annue di macchine degli OEM nonché, in alternativa, un adattamento del numero massimo di motori che possono essere immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità durante il periodo che separa la fase III A dalla fase III B.
- 2) L'inclusione dei motori utilizzati per la propulsione di automotrici ferroviarie e locomotive nel regime di flessibilità.
- 3) La fissazione di una scadenza per tali misure al 31 dicembre 2013.

Il punto di vista del relatore

Il relatore ritiene necessario salvaguardare lo sviluppo e la competitività del settore da un lato e la tutela dell'ambiente dall'altro. A tale proposito è del parere che la modifica alla direttiva 97/68/CE proposta sia una misura equilibrata volta ad attenuare, per quanto possibile, le conseguenze dell'attuale crisi economica sui produttori di motori e macchine, al fine di preservare la competitività e l'occupazione limitando al massimo, nel contempo, gli effetti negativi sull'ambiente derivanti dalla sostituzione tardiva di un certo numero di motori in circolazione non ancora conformi ai nuovi limiti, più severi, imposti sulle emissioni.

Il relatore desidera altresì attirare l'attenzione sul problema della concorrenza sleale nel mercato globale e sul divieto di importare macchine non ecologiche nell'Unione europea. A tale proposito sarebbe opportuno invitare la Commissione a fornire informazioni circa le soluzioni previste per garantire la conformità dei prodotti provenienti dai paesi terzi alle norme dell'UE sulle emissioni dei motori nel settore delle macchine mobili non stradali.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Le misure previste dalla presente direttiva fanno fronte a difficoltà temporanee incontrate dal settore manifatturiero. Esse devono pertanto essere limitate alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scadere il 31 dicembre 2013.

Emendamento

(7) Le misure previste dalla presente direttiva fanno fronte a difficoltà temporanee incontrate dal settore manifatturiero. Esse devono pertanto essere limitate alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scadere il 31 dicembre 2013.
Alla luce delle caratteristiche specifiche della rete britannica nonché del tempo e dei costi aggiuntivi legati allo sviluppo di soluzioni per la fase III B, la data di scadenza applicabile al Regno Unito deve essere il 31 dicembre 2015.

Motivazione

Così come attualmente formulata, la direttiva impone requisiti che non tengono conto né dei vincoli imposti dalle specificità della rete ferroviaria britannica in termini di scartamento e peso, né di quelli legati al fatto che per il tipo di motori in questione esiste un mercato su piccola scala, di nicchia. Tale situazione rischia di bloccare la crescita dei trasporti ferroviari e impedire il trasferimento modale dalla gomma alla rotaia, che è una delle priorità della politica dei trasporti dell'UE.

Emendamento 2

Proposta di direttiva – atto modificativo Articolo 1 – punto 2 – lettera -a bis (nuova) Direttiva 97/68/CE Articolo 10 – paragrafo 1 bis – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

-a bis) Al paragrafo 1 bis, il secondo comma è soppresso.

Emendamento 3

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera -a ter (nuovo)

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 – paragrafi 1 ter, quater e quinquies (nuovi)

Testo della Commissione

Emendamento

-a bis) Sono aggiunti i seguenti paragrafi:

"1 ter. I motori di sostituzione destinati a essere installati su automotrici ferroviarie, treni o locomotive originariamente dotati di un motore non conforme ai limiti della fase III A oppure conforme solo ai limiti della stessa fase III A, rispetta, come requisito minimo, i valori limite fissati per la fase III A. Ai citati motori non si applicano i paragrafi 3 octies, 3 decies e 4 bis dell'articolo 9.

1 quater. In deroga alle precedenti disposizioni, gli Stati membri possono autorizzare la produzione e il montaggio di motori di sostituzione non conformi ai requisiti della fase III A nei seguenti casi:

i) ammodernamento o miglioramento di un'automotrice ferroviaria, di un treno o di una locomotiva preesistenti, nell'ambito del quale l'applicazione dei requisiti della fase III A comporta gravi difficoltà tecniche in termini di scartamento, carico sull'asse, progettazione della carrozzeria/del telaio o sistemi di controllo del motore/dei motori per diverse operazioni, e di conseguenza pregiudichi la sostenibilità economica del progetto;

ii) riparazione successiva a un incidente o a un'avaria catastrofica del motore/dei motori di un'automotrice ferroviaria, di un treno o di una locomotiva, nell'ambito della quale l'applicazione dei requisiti della fase III A comporta gravi difficoltà tecniche e di conseguenza pregiudichi l'efficienza economica della riparazione stessa dell'automotrice ferroviaria, del treno o della locomotiva danneggiati.

Ai citati motori non si applicano i paragrafi 3 octies, 3 decies e 4 bis dell'articolo 9.

In caso di deroga, lo Stato membro che la concede trasmette alla Commissione e alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, entro sei mesi, un documento, in formato cartaceo ed elettronico, che riporti:

- *il numero di riferimento unico della deroga indicato sull'etichetta apposta su ciascun motore cui la deroga stessa si applica,*
- *la natura della deroga, ivi inclusi la descrizione dei livelli di emissione in rapporto alle soglie previste per la fase III A e l'elenco dettagliato delle disposizioni alternative applicate,*
- *l'elenco dettagliato dei motivi alla base della concessione della deroga, ivi incluse le principali difficoltà tecniche (complete delle relative conseguenze economiche e ambientali), e la descrizione degli sforzi di progettazione compiuti per avvicinarsi ai requisiti della fase III A nonché, ove necessario, di altre misure operative e di evoluzione del parco veicoli,*
- *il numero di motori cui si applica la deroga,*
- *informazioni dettagliate sul produttore e sui tipi e i numeri di serie dei motori cui si applica la deroga,*
- *informazioni dettagliate sulle serie di veicoli ferroviari sui quali i motori in questione saranno installati e sulle relative aree operative,*
- *qualsiasi altra informazione utile a giustificare la richiesta di una deroga.*

1 quinquies. Per i motori immessi sul mercato a norma dei paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater, la dicitura "MOTORE DI SOSTITUZIONE" deve figurare sul motore tramite un'apposita etichetta o

essere allegata al manuale d'uso."

Motivazione

Poiché lo spazio disponibile nei veicoli più datati non è sufficiente per potervi installare motori conformi alla fase III B della medesima potenza, la possibilità di sostituire i motori dei veicoli datati conformi alla fase III A o alle precedenti con motori conformi alla fase III A consentirà al settore di passare ai più ecologici parametri in materia di emissioni della stessa fase III A. In alcuni rari casi saranno altresì necessarie deroghe all'installazione di motori III A in ragione dei limiti imposti dallo scartamento, dal carico sull'asse o dalla progettazione dei veicoli. Il settore interessato concorda sulla necessità di concedere tali deroghe solo dietro applicazione di controlli e limiti rigorosi nonché in casi dettagliatamente motivati.

Emendamento 4

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 97/68/CE

Articolo 10 - paragrafo 8

Testo della Commissione

(8) Il regime di flessibilità, conformemente a quanto disposto al punto 1.2 dell'allegato XIII, si applica soltanto alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scade il 31 dicembre 2013."

Emendamento

(8) Il regime di flessibilità, conformemente a quanto disposto al punto 1.2 dell'allegato XIII, si applica soltanto alla transizione dalla fase III A alla fase III B e scade il 31 dicembre 2013. ***A titolo di deroga, per le locomotive compatibili con la rete ferroviaria britannica, il regime di flessibilità scade il 31 dicembre 2015.***"

Motivazione

Così come attualmente formulata, la direttiva impone requisiti che non tengono conto né dei vincoli imposti dalle specificità della rete ferroviaria britannica in termini di scartamento e peso, né di quelli legati al fatto che per il tipo di motori in questione esiste un mercato su piccola scala, di nicchia. Tale situazione rischia di bloccare la crescita dei trasporti ferroviari e impedire il trasferimento modale dalla gomma alla rotaia, che è una delle priorità della politica dei trasporti dell'UE.

Emendamento 5

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.1

Testo della Commissione

1.1. Fatta eccezione per il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori le quantità di motori indicate ai seguenti punti 1.1.1. e 1.1.2., che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limiti vigenti per la fase immediatamente precedente.

Emendamento

1.1. Fatta eccezione per il periodo di transizione dalla fase III A alla fase III B, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità di omologazione, **e riceve dalla stessa senza inutili ritardi**, l'autorizzazione ad acquistare dai propri fornitori di motori le quantità di motori indicate ai seguenti punti 1.1.1. e 1.1.2., che non sono conformi agli attuali valori limite, ma sono stati omologati secondo i valori limite vigenti per la fase immediatamente precedente.

Emendamento 6

Proposta di direttiva – atto modificativo

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.4

Testo della Commissione

1.4 Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante il periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato **una** massimo di **12** motori destinati alla propulsione di locomotive in regime di flessibilità.

Emendamento

1.4 Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante il periodo di transizione tra la fase III A e la fase III B l'OEM ha facoltà di richiedere per il proprio fornitore l'autorizzazione ad immettere sul mercato **un** massimo di **40** motori destinati alla propulsione di locomotive in regime di flessibilità.

Motivazione

Locomotive manufacturers do not design and built diesel engines themselves but buy them from suppliers. Currently however suppliers do not offer IIIB compliant engines for the entire range of locomotive types. IIIB compliant engines only start to become available for the highest power segment. However, no engines are yet on the market for various other types of locomotives, and information is still insufficient for the locomotive manufacturers to be able

to adapt their design to potentially new engines layouts. This situation will persist beyond 2012. Without available engines, manufacturers cannot offer locomotives, which would have negative consequences for rail market opening, the replacement of rolling stock and could lead to a modal shift from rail to road. Under the current proposal the unavailability of engines will lead to a serious disruption of the flow of orders and put at risk the economic viability of these medium size manufacturers that have already been severely hit by the economic crisis. The typical yearly production of one of these manufacturers would be in the range of 50 to 100 locomotives. These locomotives are sold to a highly fragmented market, answering to many different needs and requests. A number of 40 locomotives in total in the flexibility scheme, for the two years duration of the transition period (2012-2013) would hopefully allow the manufacturers to continue production of their diverse portfolio of locomotives and to satisfy market demand. The number of 40 was originally proposed by the French and the British representatives in the Commission's supporting group of experts (GEME).

Emendamento 7

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 97/68/CE

Allegato XIII – sezione 1 – punto 1.7

Testo della Commissione

1.7. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano le omologazioni, su loro richiesta, le informazioni di cui esse hanno bisogno per confermare, in rapporto a un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità, la correttezza della dichiarazione o dell'etichettatura in tal senso.

Emendamento

1.7. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano le omologazioni, su loro richiesta, le informazioni di cui esse hanno bisogno per **verificare e** confermare, in rapporto a un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità, la correttezza della dichiarazione o dell'etichettatura in tal senso.

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 97/68/CE per quanto concerne le disposizioni applicabili ai motori immessi sul mercato in regime di flessibilità	
Riferimenti	COM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD)	
Commissione competente per il merito	ENVI	
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 7.9.2010	
Relatore per parere Nomina	Olga Sehnalová 2.9.2010	
Esame in commissione	9.11.2010	24.1.2011
Approvazione	25.1.2011	
Esito della votazione finale	+: 35	–: 4
	0: 0	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Janusz Władysław Zemke	

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 97/68/CE per quanto concerne le disposizioni applicabili ai motori immessi sul mercato in regime di flessibilità	
Riferimenti	COM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD)	
Presentazione della proposta al PE	7.7.2010	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 7.9.2010	
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ITRE 7.9.2010	TRAN 7.9.2010
Pareri non espressi Decisione	ITRE 29.9.2010	
Relatore(i) Nomina	Sirpa Pietikäinen 9.9.2010	
Esame in commissione	25.1.2011	17.2.2011
Approvazione	16.3.2011	
Esito della votazione finale	+: 51 -: 5 0: 2	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Julie Girling, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Pavel Poc, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	João Ferreira, Jutta Haug, Miroslav Mikolášik, Bill Newton Dunn, Bart Staes, Eleni Theoharous, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Anna Záborská	
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Francesco Enrico Speroni	
Deposito	23.3.2011	