

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2011/88/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 novembre 2011

che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, 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 ⁽³⁾, riguarda le emissioni allo scarico e i limiti per le emissioni degli inquinanti atmosferici dei motori installati su macchine mobili non stradali e contribuisce alla protezione della salute dell'uomo e alla tutela dell'ambiente. La direttiva 97/68/CE prevedeva che i valori limite di emissione applicabili all'omologazione della maggior parte dei motori ad accensione spontanea a norma della fase III A fossero sostituiti dai valori limite più severi della fase III B. Tali limiti si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2010 per quanto concerne l'omologazione di detti motori e dal 1° gennaio 2011 per quanto concerne l'immissione sul mercato degli stessi.

⁽¹⁾ GU C 48 del 15.2.2011, pag. 134.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'8 novembre 2011.

⁽³⁾ GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1.

(2) La Commissione sta preparando la revisione della direttiva 97/68/CE in linea con i requisiti dell'articolo 2 della direttiva 2004/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica la direttiva 97/68/CE ⁽⁴⁾. Onde garantire che la direttiva rivista sia conforme alle norme dell'Unione in materia di qualità dell'aria e alla luce dell'esperienza, delle conoscenze scientifiche e delle tecnologie disponibili, la Commissione, nel quadro della prossima revisione della direttiva 97/68/CE e previa valutazione dell'impatto ambientale, dovrebbe considerare la possibilità di:

— istituire una nuova fase per le emissioni — fase V — che dovrebbe basarsi, fatta salva la fattibilità tecnica, sui 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 che si applichi a tutte le categorie di motori ad accensione spontanea, qualora tecnicamente fattibile, in modo da garantire una riduzione efficace delle particelle ultrafini,

— definire un approccio globale per promuovere disposizioni volte a ridurre le emissioni e l'installazione dei dispositivi di post-trattamento sul parco esistente di macchine mobili non stradali, sulla base delle discussioni attualmente in corso sotto l'egida della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, relative ai requisiti armonizzati per i dispositivi retrofit per il controllo delle emissioni; tale approccio dovrebbe sostenere gli sforzi degli Stati membri per migliorare la qualità dell'aria e promuovere la tutela dei lavoratori,

— stabilire un metodo per la verifica periodica delle macchine mobili e dei veicoli non stradali, in particolare al fine di accertare se le loro prestazioni in materia di emissioni siano conformi ai valori indicati al momento dell'immatricolazione,

⁽⁴⁾ GU L 146 del 30.4.2004, pag. 1.

- autorizzare, a determinate condizioni, motori di sostituzione non conformi ai requisiti della fase III A per le automotrici ferroviarie e le locomotive,
- armonizzare le norme specifiche di emissione per i veicoli ferroviari con le pertinenti norme a livello internazionale, onde garantire la disponibilità di motori a prezzo accessibile che rispettino i limiti fissati in materia di emissioni.
- (3) 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. Tuttavia, l'attuale crisi finanziaria ed economica mondiale o eventuali fluttuazioni economiche congiunturali non dovrebbero comportare una riduzione del livello di tutela delle norme ambientali. È pertanto opportuno ritenere eccezionale la presente revisione della direttiva 97/68/CE. Inoltre, gli investimenti nelle tecnologie ecocompatibili rivestono importanza per la promozione della crescita, dell'occupazione e della sicurezza sanitaria in futuro.
- (4) La direttiva 97/68/CE prevede un regime di flessibilità che consente ai costruttori di macchine di acquistare, nel periodo che separa due fasi di emissione, un numero limitato di motori non conformi ai limiti in materia di emissioni applicabili durante tale periodo, ma che sono approvati conformemente ai requisiti della fase immediatamente precedente a quella applicabile.
- (5) L'articolo 2, lettera b), della direttiva 2004/26/CE prevede di valutare l'eventuale necessità di ulteriore flessibilità.
- (6) Nel corso della fase III B il numero massimo di motori utilizzati a fini diversi dalla propulsione di automotrici ferroviarie, locomotive e navi della navigazione interna che possono essere immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità dovrebbe essere aumentato, in ogni categoria di motori, dal 20 % al 37,5 % del quantitativo annuale di macchine dotate di motori di tale categoria immesse sul mercato dai costruttori di macchine. Si dovrebbe prevedere l'alternativa opzionale di immettere sul mercato un numero fisso di motori nel quadro del regime di flessibilità. Tale numero fisso di motori dovrebbe essere rivisto e non dovrebbe superare i valori massimi stabiliti al punto 1.2.2 dell'allegato XIII della direttiva 97/68/CE.
- (7) Le norme applicabili al regime di flessibilità dovrebbero essere adattate al fine di estendere l'applicazione di tale regime ai motori utilizzati per la propulsione di locomotive per un periodo di tempo rigorosamente limitato.
- (8) Il miglioramento della qualità dell'aria è un obiettivo fondamentale dell'Unione perseguito 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 Europa ⁽¹⁾. Affrontare il problema delle emissioni alla fonte è indispensabile per conseguire tale obiettivo, ivi inclusa la riduzione delle emissioni del settore delle macchine mobili non stradali.
- (9) Le imprese che utilizzano macchine che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbero beneficiare dei programmi europei di sostegno finanziario o di eventuali programmi di sostegno previsti dagli Stati membri. Tali programmi di sostegno dovrebbero mirare a favorire la tempestiva introduzione delle più elevate norme in materia di emissioni.
- (10) La direttiva 97/68/CE prevede un'esenzione per i motori di sostituzione che non si applica alle automotrici ferroviarie e alle locomotive. Tuttavia, in considerazione delle restrizioni di peso e dimensioni, è necessario prevedere un'esenzione limitata anche per i motori di sostituzione nelle automotrici ferroviarie e nelle locomotive.
- (11) Le misure stabilite dalla presente direttiva riflettono una difficoltà temporanea incontrata dal settore manifatturiero che non comporta un adeguamento permanente e, in quanto tali, l'applicazione di tali misure dovrebbe essere limitata alla durata della fase III B o, laddove non esista una fase successiva, a tre anni.
- (12) Tenuto conto della speciale infrastruttura della rete ferroviaria del Regno Unito, che si caratterizza per uno scartamento strutturale differente e conseguenti restrizioni di peso e dimensioni e che richiede pertanto un periodo più lungo di adattamento per i nuovi limiti di emissione, è opportuno prevedere maggiore flessibilità per questo particolare mercato dei motori da utilizzare nelle locomotive.
- (13) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 97/68/CE,
- HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:
- Articolo 1*
- Modifiche alla direttiva 97/68/CE**
- La direttiva 97/68/CE è così modificata:
- 1) all'articolo 4, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
- «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;»
- ⁽¹⁾ GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

2) l'articolo 10 è così modificato:

a) al paragrafo 1 *bis*, il secondo comma è soppresso;

b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

«1 *ter*. In deroga all'articolo 9, paragrafi 3 *octies*, 3 *decies* e 4 *bis*, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato dei seguenti motori per le automotrici ferroviarie e le locomotive:

a) motori di sostituzione conformi ai limiti della fase III A, qualora siano destinati a sostituire motori per automotrici ferroviarie e locomotive che:

i) non sono conformi alle prescrizioni della fase III A;
o

ii) sono conformi alle prescrizioni della fase III A, ma non alle prescrizioni della fase III B;

b) motori di sostituzione che non sono conformi ai limiti della fase III A, qualora siano destinati a sostituire motori per automotrici ferroviarie senza controllo di guida e incapaci di movimento autonomo, purché tali motori di sostituzione siano conformi a prescrizioni non inferiori alle prescrizioni rispettate dai motori installati sulle automotrici ferroviarie esistenti dello stesso tipo.

Le autorizzazioni ai sensi del presente paragrafo possono essere concesse solo nei casi in cui l'autorità dello Stato membro che rilascia l'omologazione accetti che l'uso di un motore di sostituzione che risponde ai requisiti della fase più recente di emissioni applicabile nell'automotrice ferroviaria o nella locomotiva in questione comporterà significative difficoltà tecniche.

1 *quater*. Una marcatura con la menzione «MOTORE DI SOSTITUZIONE» e recante l'unico riferimento alla deroga associata è apposta sui motori contemplati dal paragrafo 1 *bis* o 1 *ter*.

1 *quinqüies*. La Commissione valuta l'impatto ambientale del paragrafo 1 *ter* e le eventuali difficoltà tecniche legate al rispetto di detto paragrafo. Alla luce di tale valutazione, la Commissione, entro il 31 dicembre 2016, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di riesame del paragrafo 1 *ter* corredata, se del caso, di una proposta legislativa comprendente una data finale per l'applicazione di tale paragrafo.»;

c) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Gli Stati membri permettono l'immissione sul mercato dei motori definiti alla sezione 1, lettera A, punti i), ii) e v), dell'allegato I, in regime di flessibilità, conformemente alle disposizioni dell'allegato XIII.»;

3) l'allegato XIII è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 24 novembre 2012 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 16 novembre 2011

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

Il presidente

W. SZCZUKA

ALLEGATO

La sezione 1 dell'allegato XIII è sostituita dalla seguente:

«1. AZIONI DELL'OEM

1.1. Fatta eccezione per la fase III B, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità, a eccezione dei motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie e di locomotive, chiede a qualsiasi autorità che rilascia l'omologazione che i propri costruttori di motori siano autorizzati a immettere sul mercato motori a uso esclusivo dell'OEM. Il numero di motori che non sono conformi agli attuali limiti di emissione, ma sono stati omologati secondo i limiti di emissione della fase precedente più recente, non supera i valori massimi di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.2.

1.1.1. Il numero di motori immessi sul mercato in regime di flessibilità non supera, per ogni categoria di motore, il 20 % del quantitativo annuale di macchine dotate di motori di tale categoria immesse sul mercato dall'OEM (calcolato come media delle vendite degli ultimi cinque anni sul mercato dell'Unione). Qualora un OEM abbia immesso sul mercato dell'Unione macchine per meno di cinque anni, la media è calcolata sulla base del periodo in cui l'OEM ha immesso macchine sul mercato dell'Unione.

1.1.2. Quale alternativa opzionale al punto 1.1.1 e a eccezione dei motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie e di locomotive, l'OEM ha facoltà di richiedere per i propri costruttori di motori l'autorizzazione a immettere sul mercato un numero fisso di motori ad uso esclusivo dell'OEM. Il numero di motori di ciascuna categoria di motore non supera i seguenti valori massimi:

Categoria di motore P (kW)	Numero di motori
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. Durante la fase III B, ma per un periodo non superiore a tre anni dall'inizio di detta fase, a eccezione dei motori destinati alla propulsione di automotrici ferroviarie e di locomotive, l'OEM che intenda far ricorso al regime di flessibilità chiede a qualsiasi autorità che rilascia l'omologazione che i propri costruttori di motori siano autorizzati a immettere sul mercato motori ad uso esclusivo dell'OEM. Le quantità di motori che non sono conformi agli attuali limiti di emissione, ma sono stati omologati secondo i limiti di emissione della fase precedente più recente, non superano i valori massimi stabiliti ai punti 1.2.1 e 1.2.2.

1.2.1. Il numero di motori immessi sul mercato in regime di flessibilità non supera, per ogni categoria di motore, il 37,5 % del quantitativo annuale di macchine dotate di motori di tale categoria immesse sul mercato dall'OEM (calcolato come media delle vendite degli ultimi cinque anni sul mercato dell'Unione). Qualora un OEM abbia immesso sul mercato dell'Unione macchine per meno di cinque anni, la media è calcolata sulla base del periodo in cui l'OEM ha immesso macchine sul mercato dell'Unione.

1.2.2. Quale alternativa opzionale al punto 1.2.1, l'OEM ha facoltà di richiedere per i propri costruttori di motori l'autorizzazione a immettere sul mercato un numero fisso di motori a uso esclusivo dell'OEM. Il numero di motori di ciascuna categoria di motore non supera i seguenti valori massimi:

Categoria di motore P (kW)	Numero di motori
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. Per quanto riguarda i motori destinati alla propulsione di locomotive, durante la fase III B, ma per un periodo non superiore a tre anni dall'inizio di detta fase, un OEM ha facoltà di richiedere per i propri costruttori di motori l'autorizzazione ad immettere sul mercato un massimo di sedici motori ad uso esclusivo dell'OEM. L'OEM può inoltre chiedere l'autorizzazione per i suoi costruttori di motori a immettere sul mercato un massimo di dieci motori ulteriori con potenza nominale superiore a 1 800 kW da installare su locomotive destinate esclusivamente a essere utilizzate nella rete del Regno Unito. Si considererà che le locomotive soddisfano tale requisito solo se sono in possesso o sono in grado di ottenere un certificato di sicurezza per il funzionamento nella rete del Regno Unito.

Tale autorizzazione è concessa solo in presenza di motivi tecnici che rendono impossibile ottemperare ai limiti di emissione della fase III B.

- 1.4. Nella richiesta all'autorità che rilascia l'omologazione, l'OEM include le seguenti informazioni:
 - a) un campione delle marcature da applicare su ogni esemplare di macchina mobile non stradale su cui sarà installato un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità. Le marcature recano il testo seguente: «MACCHINA n. ... (numero sequenziale delle macchine) SU ... (numero totale di macchine nella rispettiva fascia di potenza) DOTATA DI MOTORE n. ... CON OMOLOGAZIONE (direttiva 97/68/CE) n. ...»;
 - b) un campione della marcatura aggiuntiva da applicare al motore e recante la dicitura indicata al punto 2.2.
 - 1.5. L'OEM fornisce all'autorità che rilascia l'omologazione ogni informazione necessaria relativa all'attuazione del regime di flessibilità che l'autorità che rilascia l'omologazione possa richiedere per adottare una decisione.
 - 1.6. L'OEM fornisce alle autorità degli Stati membri che rilasciano l'omologazione, su loro richiesta, ogni informazione di cui esse hanno bisogno per confermare la correttezza della dichiarazione o della marcatura relativa all'immissione sul mercato di un motore in regime di flessibilità.»
-