Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 88/77/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli» [1]

(98/C 407/05)

Il Consiglio, in data 3 luglio, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100A del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata dell'elaborazione dei lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere in base al rapporto introduttivo del relatore Bagliano, in data 8 luglio 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 9 settembre 1998 , nel corso della 357ª sessione plenaria, con 100 voti favorevoli e 3 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La normativa comunitaria volta a limitare le emissioni allo scarico dei motori diesel destinati ai veicoli commerciali è definita dalla Direttiva 88/77/CEE del 3.12.1987 [2], successivamente modificata dalla Direttiva 91/542/CEE del 1.10.1991 [3] e dalla Direttiva 96/1/CE del 22.1.1996 [4].

1.2. L'articolo 5 della Direttiva 91/542/CEE aveva demandato alla Commissione il compito di proporre un ulteriore inseverimento delle misure sull'inquinamento di questi motori, con entrata in vigore dopo il 1º ottobre 1999, che tenesse conto:

— del progresso tecnico;

— dell'evoluzione della qualità dei carburanti;

— dell'opportunità di rivedere le procedure di prova per migliorarne la correlazione con le reali modalità di utilizzo dei veicoli commerciali.

1.3. Successivamente, il programma Auto Oil I (1996), oggetto di una «comunicazione» della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio [5], confermava la necessità di questi inseverimenti della normativa sulle emissioni dei veicoli commerciali con particolare riferimento agli ossidi di azoto (NO_x) ed al particolato. Raccomandava inoltre una riduzione pari a 30 % rispetto ai valori entrati in vigore nel 1996 per questi inquinanti.

1.4. Con la presente proposta la Commissione ottempera al mandato conferitogli dal Consiglio (rif. Articolo 5 della Direttiva 91/542/CEE sopra citata) e nello stesso tempo agisce in coerenza con le raccomandazioni del programma Auto Oil I.

2. Sintesi della proposta della Commissione

2.1. La Commissione (v. gli allegati alla proposta di Direttiva) propone non solo nuovi limiti sulle emissioni dei motori destinati ai veicoli commerciali ma anche varie novità riguardanti il campo di applicazione della Direttiva e le procedure di prova.

2.2. Per quanto riguarda il calendario, la Commissione prevede di imporre le nuove misure a partire dal 1º ottobre 2000 per i nuovi tipi di motore e a partire dal 1º ottobre 2001 per tutti i motori già in possesso di un certificato di conformità, con uno slittamento quindi di un anno rispetto alla data indicata dal Consiglio (v. 1.2).

2.3. La Commissione si impegna inoltre a sviluppare, entro il 31 dicembre 1999, un'ulteriore proposta intesa a realizzare sostanziali riduzioni delle emissioni dei motori disciplinate dalla presente Direttiva con entrata in vigore dopo il 31 ottobre 2005 (v. articolo 4). In essa si terrà conto dei progressi realizzati:

— nello sviluppo della tecnologia;

— nella definizione di un ciclo di prova armonizzato su scala mondiale;

— nella messa a punto dei sistemi diagnostici di bordo (OBD);

— nella definizione di prescrizioni in materia di durata.

2.4. Le novità introdotte dalla Commissione riguardano:

— l'estensione del campo di applicazione ai motori a gas naturale compresso (GNC) e a gas di petrolio liquefatto (GPL) destinati ai veicoli commerciali;

---

[1] GU C 173 dell'8.6.1998, pag. 1.
[2] GU 36 del 3.12.1987.
[3] GU 295 del 25.10.1991.
[4] GU 40 del 17.2.1996.
[5] COM(96) 248 def. del 18 giugno 1996.

— un nuovo ciclo di prova a condizioni stazionarie (ciclo ESC) che sostituisce quello oggi utilizzato;

— la verifica della fumosità in una prova di risposta dinamica a variazioni repentine del carico (ciclo ELR) che si aggiunge ai rilievi della fumosità imposti dalla Direttiva 72/306/CEE del 2.8.1972;

— un ciclo di prova transiente o transitorio, cioè a velocità e carico variabili (ciclo ETC).

2.5. La Commissione propone inoltre che:

— tutti i motori diesel convenzionali vengano sottoposti ai cicli di prova ESC e ELR;

— i motori diesel dotati di sistemi avanzati di controllo delle emissioni vengano sottoposti ai due cicli di prova sopracitati ed anche al ciclo di prova transitorio ETC;

— i motori a combustibile gassoso (GPL o CNG) vengano sottoposti al solo ciclo di prova transitorio ETC.

2.6. I nuovi valori limite per i motori diesel rappresentano, rispetto alla normativa entrata in vigore nel 1996 e tenendo conto delle differenti modalità tra nuova e vecchia procedura di prova, una riduzione pari al 30 %, per gli ossidi di azoto (NO_x) ed il particolato.

2.7. Per i motori a combustibili gassosi, provati secondo la procedura ETC, sono introdotti valori «differenziati» per le emissioni di idrocarburi non metanici e per le emissioni di metano.

2.8. Infine la Commissione ha evidenziato ragioni tecniche che giustificano l'applicazione di un limite di particolato meno severo ai piccoli motori diesel ad alta velocità così come già previsto dalla Direttiva 96/1/CE. La riduzione delle emissioni di particolato è comunque pari a 40 % rispetto ai valori in vigore fino al 30 settembre 1997.

3. **Osservazioni generali**

3.1. Il Comitato è d'accordo con lo slittamento di un anno, rispetto al mandato del Consiglio, (v. paragrafi 1.2 e 2.2) delle date di applicazione della nuova normativa proposta. Le importanti novità introdotte impongono infatti un preavviso sufficiente affinché l'industria possa adeguarvisi.

3.2. Un miglioramento della correlazione tra condizioni di prova e le condizioni reali di uso su strada dei veicoli commerciali (v. paragrafo 2.4) apporterà, in pratica, una riduzione delle emissioni di inquinanti superiore alle percentuali che possono essere dedotte dal semplice paragone tra i valori limite imposti nel 1996 e quelli oggi proposti. Ciò è tanto più positivo in quanto è sempre più evidente l'aumento del traffico legato alle attività commerciali, sia per il trasporto di cose che di persone, e quindi il suo crescente contributo ai fenomeni di inquinamento atmosferico.

3.3. A tale riguardo il Comitato sollecita la Commissione a elaborare, in tempi brevi, una proposta di emendamento della Direttiva 96/96/CE sui controlli periodici del parco circolante. Questa «proposta» dovrebbe essere mirata ad introdurre controlli della fumosità dei «veicoli commerciali» eseguiti su strada (road side check). È infatti esperienza ricorrente incontrare sulle strade europee veicoli che per scarsa manutenzione, età, uso di carburanti scadenti o altre ragioni, emettono sbuffi di fumo nero e ragionevolmente anche livelli di inquinanti ben più elevati di quelli per cui erano stati in origine certificati. Controlli più severi ed efficienti sui veicoli circolanti dovrebbero anche essere accompagnati da azioni che favoriscano un rinnovamento del parco stesso e la rottomazione dei veicoli con età e percorrenze eccessive.

3.4. L'allargamento del campo di applicazione della Direttiva (v. 2.4) ai motori che utilizzano carburanti gassosi (GPL, GNC) porta finalmente chiarezza in questo settore. Fino ad oggi non era infatti codificato a quali normative sull'inquinamento questi motori dovessero sottostare. Il Comitato si augura di assistere ad una sempre maggiore diffusione di veicoli che sfruttano queste tecnologie specialmente in contesti urbani dati i loro bassi livelli inquinanti e di rumore. A questo proposito sono da prendere in considerazione adeguati strumenti fiscali per incentivare l'acquisto di veicoli alimentati a combustibili gassosi (GNC-GPL) a tutto beneficio della qualità dell'aria.

3.5. Il Comitato invita la Commissione a definire prescrizioni più severe per i veicoli urbani a combustibili gassosi ai fini di poter usufruire delle agevolazioni fiscali di cui al punto 3.4.

3.6. Il Comitato auspica inoltre che l'iniziativa relativa allo sviluppo di un ciclo di prova armonizzato su scala mondiale (v. 2.3) non rallenti il processo, iniziato con questa proposta, verso la disponibilità di veicoli commerciali sempre più rispettosi dell'ambiente. Nello stesso tempo il Comitato si rende conto dell'importanza — in un mercato sempre più mondiale — di armonizzare, in scala mondiale, anche le procedure omologative, con l'obiettivo di pervenire ad una situazione del tipo «omologato in un paese, accettato da tutti».

4. **Osservazioni particolari**

4.1. *Procedura di prova*

Il Comitato concorda sul fatto che le procedure di prova attuali non corrispondono più al progresso tecnico raggiunto e si compiace che con la presente proposta di Direttiva la Commissione affronti realisticamente questa problematica.

4.1.1. A tutt'oggi, infatti, i motori diesel vengono omologati secondo un ciclo di prova, noto come ciclo 13 Modi, che definisce 13 condizioni di funzionamento del motore a regime/carico costanti. Questo ciclo 13 modi, sviluppato nell'ambito dell'ECE/ONU negli anni '70, non offre più un adeguato controllo delle emissioni dato che, a seguito degli sviluppi tecnici sia nel campo dei motori che in quello dei veicoli, è venuta a mancare la correlazione (v. 3.2) con le condizioni reali di funzionamento dei motori durante la marcia del veicolo su strada.

L'uso sempre più diffuso dei sistemi di controllo elettronici del motore permette inoltre di ottimizzare le prestazioni dei motori: per le «emissioni» sui punti specifici di funzionamento simulato (13 modi) previsti dal ciclo di prova e, per i «consumi», nei rimanenti punti (a scapito però delle emissioni),«ingannando» così il ciclo stesso, cioè alterando i risultati in esercizio reale del veicolo.

4.1.2. Il Comitato prende atto che le nuove procedure di prova — mirate a dare una risposta alle problematiche sopra indicate (correlazione con le condizioni reali di esercizio e possibilità di «ingannare» il ciclo) — sono state sviluppate nell'ambito del Gruppo «Pollution and Energy» dell'ECE/ONU (GRPE), e si compiace che:

— ai lavori abbiano partecipato esperti nazionali, laboratori indipendenti, e esperti dell'industria;

— durante i lavori siano stati valutati differenti cicli di prova, ivi compresi quelli di tipo transitorio (o transiente) (v. 2.4);

— il Gruppo abbia tenuto conto delle procedure di prova utilizzate da altri paesi (USA, ciclo di prova transitorio, e Giappone, ciclo di prova stazionario) e dei risvolti che tali procedure hanno sugli obiettivi prefissati (es. per il ciclo di prova USA: buona correlazione con le condizioni reali di esercizio ma scarsa protezione contro la possibilità di «ingannare» il ciclo).

4.1.3. Il Comitato accoglie con favore le raccomandazioni definite dagli esperti e fatte proprie dalla Commissione ma sottolinea la necessità di approfondire gli studi e le esperienze in materia sollecitando altresì la definizione di una soluzione comune per tutti i motori in previsione dell'ulteriore inseverimento delle norme previste dalla Commissione per il 2005. Il Comitato fa inoltre presente che tale «soluzione comune» deve essere mirata ad un alto grado di protezione dell'ambiente e quindi tenere in dovuto conto quelle condizioni di funzionamento del motore (come le fasi transitorie, cioè, per esempio le accelerate) che corrispondono a elevati livelli di emissioni.

4.2. *Valori limite*

4.2.1. Il Comitato prende atto che i nuovi limiti proposti dalla Commissione fanno parte di una serie di azioni intraprese sulla base dei risultati di Auto Oil I. Questo studio aveva come scopo quello di individuare un insieme di azioni mirate a raggiungere — nel 2010 — i livelli di qualità dell'aria raccomandati dall'OMS [1], nella convinzione che i costi sociali dell'inquinamento giustificano questo obiettivo. Nello stesso tempo quest'insieme di azioni si deve collocare correttamente in un'ottica di ottimizzazione del rapporto costi/benefici.

4.2.2. Il Comitato ricorda il ruolo importante che i miglioramenti della qualità dei carburanti possono e devono giocare nel ridurre i livelli di emissione del parco circolante di autoveicoli. È quindi del parere che le azioni programmate per il 2000 e 2005 debbano essere estese sino ad imporre prescrizioni (specifiche) per i gasoli e le benzine coerenti con gli obiettivi ambientali della Comunità. A questo proposito il Comitato sollecita il Consiglio/Parlamento europeo — in fase di «conciliazione» sulle proposte della Commissione in questo campo — a prendere decisioni che diano una riposta positiva alle aspettative dei cittadini europei in termini di «qualità dell'aria».

4.2.3. Il Comitato auspica che la Commissione, nel formulare questa «proposta» di direttiva, abbia tenuto conto delle esperienze già acquisite in alcuni paesi della Comunità (come la Svezia).

Fa inoltre notare che la presente proposta, così come quella che verrà prossimamente sviluppata per il 2005, dovranno essere valutate nell'ottica degli impegni che la Commissione ha sottoscritto a Kyoto sulla riduzione delle emissioni di CO_2.

4.2.4. Il Comitato approva la decisione della Commissione (v. 2.7) di introdurre il concetto di idrocarburi incombusti non metanici nel definire i limiti sulle emissioni dei motori che utilizzano combustibili gassosi.

4.2.5. Per quanto riguarda il metano, anche se è un gas estremamente stabile e quindi non contribuisce alla formazione di ozono, l'introduzione di un limite massimo permissibile (v. Tab. 2 al punto 6.2.1 dell'Allegato I alla proposta di Direttiva) assicura comunque che l'uso di combustibili gassosi su larga scala non avvenga a detrimento della necessità di contenere la produzione di gas a effetto serra.

4.2.6. Per quanto riguarda i piccoli motori diesel veloci il Comitato conferma le ragioni tecniche ricordate dalla Commissione per giustificare un valore limite di particolato più elevato (v. 2.8). Insiste però affinché — nel quadro di una collaborazione tra l'industria e gli

[1] Organizzazione mondiale della Sanità (WHO).

interlocutori sociali (come già auspicato nel «parere» dato dal Comitato nel 1995 [1] sulla Direttiva 96/1/CE) — venga verificata la possibilità di portare tale valore sul «valore limite» previsto per tutti gli altri motori diesel.

[1] GU C 155 del 21.6.1995.

Bruxelles, 9 settembre 1998.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Tom JENKINS

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'armonizzazione di taluni aspetti del diritto d'autore e dei diritti connessi nella società dell'informazione» [1]

(98/C 407/06)

Il Consiglio, in data 6 febbraio 1998, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 A del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Moreland, in data 8 luglio 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 9 settembre 1998, nel corso della 357ª sessione plenaria, con 93 voti favorevoli, 3 contrari e 2 astensioni, il seguente parere.

1. **Introduzione: la proposta della Commissione**

1.1. La proposta di direttiva in esame è stata elaborata a partire dalle reazioni al Libro verde della Commissione del 1995 [2], pur costituendo l'ultimo elemento della serie di disposizioni legislative che hanno fatto seguito al primo Libro verde sul diritto di autore e la società dell'informazione del 1988 [3]. Si può sostenere che sia a tutt'oggi la proposta più importante.

1.2. La direttiva ha due motivazioni fondamentali: innanzitutto, proseguire il lavoro di armonizzazione in materia di diritto d'autore e diritti connessi sulla scia del Libro verde, ed in secondo luogo recepire nella legislazione comunitaria i recenti trattati dell'Organizzazione mondiale per la proprietà intellettuale (OMPI) sul diritto d'autore e sulle interpretazioni, le esecuzioni e i fonogrammi, adottati a Ginevra nel dicembre del 1996.

1.3. Complessivamente le proposte sono, in via generale, in linea con le osservazioni formulate dal Comitato in merito al Libro verde e con i trattati dell'OMPI. L'approccio della Commissione si articola in quattro aspetti:

1.3.1. mantenere il corretto funzionamento del mercato interno,

1.3.2. mantenere la massima flessibilità per gli Stati membri nel contesto della sussidiarietà,

1.3.3. proteggere e salvaguardare i diritti di proprietà intellettuale, specie quelli sul contenuto on-line e

1.3.4. mantenere l'equilibrio tra la protezione dei diritti di proprietà intellettuale e i diritti degli utenti e del largo pubblico.

1.4. Al centro del dibattito vi è la questione della misura in cui determinate eccezioni all'armonizzazione del diritto d'autore e dei diritti connessi debbano essere lasciate all'interpretazione dei singoli Stati membri. In altri termini, la versione attuale attribuisce agli Stati membri un ampio margine di discrezione in merito alla precisa portata di tali eccezioni, che comprendono ad

[1] GU C 108 del 7.4.1998, pag. 6.
[2] «Il diritto d'autore e i diritti connessi nella società dell'informazione», COM(95) 382 def. del 19.7.1995 — GU C 97 del 1.4.1996.
[3] Libro verde: il diritto di autore e le sfide tecnologiche problemi di diritto di autore che richiedono una azione immediata, COM(88) 172 def. del 7.6.1988 — GU C 71 del 23.3.1989.