Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio relativa a misure contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della Direttiva 70/220/CEE [1]

(93/C 201/05)

Il Consiglio, in data 5 febbraio 1993, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 A del Trattato che istituisce la Comunità economica 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 in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Pearson, in data 5 maggio 1993.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 26 maggio 1993, nel corso della 306a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Il Comitato accetta ed approva l'impostazione della direttiva di modifica in esame, in quanto ulteriore passo verso una diminuzione dell'inquinamento causato dalle emissioni dei veicoli a motore.

1.2. La Direttiva di base, concernente il livello delle emissioni delle autovetture che dispongono di non più di sei posti a sedere e con una massa minima ammessa non superiore a 2 500 kg, è la 70/220/CEE del 20 marzo 1970 [2]. In seguito si sono avute diverse direttive di modifica, che hanno progressivamente ridotto i valori massimi permessi per le emissioni di CO, HC, NO_x e del particolato, l'ultima delle quali è la 91/441/CEE (26 giugno 1991) [3].

1.3. Nella Direttiva 91/441/CEE si prevedeva che la Commissione proponesse entro il 31 dicembre 1992 un'ulteriore riduzione dei limiti di emissioni consentiti, sulla base della valutazione della migliore tecnologia che sarà disponibile dopo il 1996. La proposta in esame risponde a tale obbligo ed inquadra la prossima fase di riduzione delle emissioni, da attuare entro l'anno 2000.

2. Osservazioni di carattere generale

2.1. L'applicazione dei valori limite fissati nella Direttiva 91/441/CEE ha imposto dei cambiamenti nella tecnologia dei motori e l'impiego di catalizzatori a tre vie. È previsto un ulteriore miglioramento di tali nuove tecnologie, con una riduzione entro il 1996 dei valori limite stimata al 20 % per la CO ed al 50 % per HC e NO_x. Sinora i valori limite erano stati fissati allo stesso livello, tanto per gli autoveicoli a benzina che per quelli diesel. La nuova proposta riconosce ora che ciò non è possibile, ed è stato necessario differenziare in base ai due tipi di carburante: sono anche necessari due valori limite per i veicoli con motore diesel ad iniezione indiretta e quelli ad iniezione diretta.

2.2. Conformità della produzione: La nuova proposta, nell'interesse d'un più efficace controllo del rispetto dei valori limite delle emissioni a livello di produzione, ha introdotto un procedimento di campionamento statistico. Le precedenti direttive concernenti i livelli d'emissione dei motori permettevano una tolleranza tra modelli omologati e modelli posti successivamente in produzione: la tolleranza era stata già ridotta dal 25 % al 16 %, ed ora è stata abolita. Il Comitato ritiene che il nuovo sistema possa essere efficace, ma sottolinea che dev'esservi uno stretto controllo dell'operazione, onde garantire che risulti realmente migliore rispetto al metodo attuale.

2.3. Dato che un anno è il periodo minimo possibile per l'applicazione obbligatoria dei nuovi valori limite per nuove omologazioni e l'applicazione obbligatoria dei nuovi valori limite per tutti i tipi di veicoli, si approvano le date del 1° gennaio 1996 e del 1° gennaio 1997, che si giudicano adeguate per l'applicazione della direttiva di modifica in esame.

2.4. «L'obiettivo a medio termine»: È attualmente necessario avviare urgenti indagini sull'opportunità di porsi l'obiettivo di un'ulteriore riduzione dei valori limite per il 2000. Un maggior beneficio in termini ambientali può venir ottenuto solo tramite un'impostazione multisettoriale, che combini azioni nel settore delle tecnologie dei motori e degli autoveicoli, in quello della qualità del carburante, in quello delle revisioni periodiche e della manutenzione dei veicoli in circolazione e nel settore delle emissioni di gas dei veicoli a motore.

2.4.1. Benzina e carburanti diesel di qualità adeguata debbono essere disponibili per tutti i veicoli in tutti gli Stati membri, ed il coordinamento con l'industria petrolifera è vitale se si vogliono rispettare le scadenze per l'applicazione della direttiva. Andrebbe favorito l'impiego di carburanti compatibili dal punto di vista ambientale.

2.4.2. Il Comitato raccomanda l'avvio d'un programma comunitario di ricerca e sviluppo in merito

[1] GU n. C 56 del 26. 2. 1993, pag. 36.
[2] GU n. C 112 del 20. 12. 1973, pag. 1.
[3] GU n. L 242 del 30. 8. 1991, pag. 1.

alla qualità ed all'efficacia di carburanti alternativi per veicoli a motore.

2.4.3. Gli Stati membri dovrebbero dare maggior priorità alla gestione dei trasporti ed alla regolamentazione del traffico, in particolare nelle aree cittadine, onde ridurre l'inquinamento causato dalle emissioni dei veicoli a motore.

3. La Commissione rileva che i costi risultanti dalle norme «non saranno trascurabili», ciò corrisponde a realtà; è invece dubbio che la Commissione abbia ragione nell'asserire che tali costi saranno ridotti quale conseguenza dello sviluppo del mercato interno. Il Comitato ritiene tuttavia che i costi siano accettabili se raffrontati al beneficio di un ulteriore miglioramento dell'ambiente.

4. Si incoraggiano gli Stati membri a prendere in considerazione i parametri della Commissione per gli incentivi fiscali per i veicoli a motore che soddisfino in anticipo le prescrizioni relative ai valori d'emissione, parametri elencati nell'articolo 3 della direttiva in esame. Gli Stati membri dovrebbero altresì valutare la possibilità di offrire incentivi alla modernizzazione del parco nazionale dei veicoli a motore.

5. Osservazioni di carattere specifico

5.1. Ancora una volta il Comitato prende posizione contro il lassismo di molti Stati membri a livello di controllo dei valori minimi ammissibili per la manutenzione dei veicoli a motore, soprattutto per quanto riguarda i livelli d'emissione. Il Comitato ha già accolto favorevolmente la Direttiva 92/55/CEE sul controllo tecnico dei veicoli a motore ed insiste affinché le disposizioni di tale direttiva vengano applicate senza ulteriori ritardi in tutti gli Stati membri.

5.2. Il Comitato ritiene urgente sviluppare nuovi motori ad emissioni più ridotte: la fiducia che viene oggi riposta nel catalizzatore a tre vie è accettabile solo come soluzione provvisoria, poiché l'attuale periodo di funzionamento ed i suoi alti costi di sostituzione comportano la necessità di controlli molto più severi. La sofisticazione raggiunta dalla maggior parte dei moderni sistemi d'iniezione richiede altresì dei controlli per mantenere, attraverso i sistemi diagnostici esistenti nella vettura, il necessario livello di messa a punto.

5.3. Il Comitato ritiene necessario che i produttori pubblichino regolarmente i dettagli relativi alle caratteristiche d'emissione di ciascun nuovo veicolo. L'acquirente potrà in tal modo valutare globalmente quale sia il veicolo considerato più compatibile dal punto di vista ambientale.

6. Conclusioni

6.1. Il Comitato, partendo dall'ipotesi che la direttiva in esame venga adottata senza ritardi entro le scadenze indicate negli articoli, approva i livelli proposti:

— motori a benzina: CO 2,2 g/km, HC e NO_x 0,5 g/km;

— motori Diesel ad iniezione indiretta: CO 1,0 g/km; HC e NO_x 0,70 g/km, particolato 0,08 g/km;

— motori Diesel ad iniezione diretta: CO 1,0 g/km; HC e NO_x 0,90 g/km, particolato 0,10 g/km.

Ci si augura tuttavia che le ricerche e lo sviluppo tecnologico in corso permettano ulteriori miglioramenti per i valori relativi al particolato.

Fatto a Bruxelles, il 26 maggio 1993.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Susanne TIEMANN