



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.6.2007
COM(2007) 313 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

Relazione sulle possibilità di ulteriori miglioramenti delle caratteristiche ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto, presentata a norma dell'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE, che modifica la direttiva 94/25/CE relativa alle imbarcazioni da diporto

{SEC(2007)770}
{SEC(2007)819}

1. INTRODUZIONE

La direttiva 94/25/CE (la “direttiva imbarcazioni da diporto” - DID) stabilisce i requisiti essenziali per la progettazione e la costruzione di imbarcazioni da diporto che devono essere rispettati per consentire la libera circolazione di tali prodotti nel mercato interno. La DID è stata modificata dalla direttiva 2003/44/CE che specifica i limiti armonizzati in materia di emissioni di gas di scarico e acustiche che le imbarcazioni devono rispettare per avere libero accesso ai mercati in tutta l'Unione europea.

L'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE chiede alla Commissione di presentare entro il 2006 *“una relazione sulle possibilità di ulteriori miglioramenti delle caratteristiche ambientali dei motori esaminando tra l'altro la necessità di rivedere le categorie di progettazione delle imbarcazioni”* e, entro la fine del 2007 *“se lo ritiene opportuno, alla luce di tale relazione, di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio appropriate proposte.”* Chiede inoltre di prendere in considerazione i seguenti elementi *“alla luce dell'esperienza acquisita”*:

- (a) la necessità di ridurre ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche per ottemperare ai requisiti fissati in materia di protezione dell'ambiente;*
- (b) i benefici di un sistema di controllo delle "conformità dei motori in uso";*
- (c) la disponibilità di tecniche efficienti in termini di costi per il controllo delle emissioni;*
- (d) la necessità di ridurre l'evaporazione e la fuoriuscita di carburante;*
- (e) la possibilità di convenire norme internazionali in materia di emissioni di gas di scarico e acustiche;*
- (f) le possibili semplificazioni del sistema delle procedure di valutazione della conformità.*

In risposta a tali richieste, la Commissione ha intrapreso le seguenti azioni:

- (1) uno studio analitico, che redige un inventario particolareggiato e una valutazione comparativa dello stato di avanzamento e delle evoluzioni della tecnologia e della legislazione a livello mondiale riguardante le prestazioni ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto. Questo studio ha portato alla definizione di quattro possibili scenari di ulteriore riduzione dei valori limite delle emissioni di gas. Lo studio esamina inoltre nei particolari gli elementi da a) a f) sopra indicati;
- (2) uno studio d'impatto che definisce e misura nei particolari l'impatto e gli effetti distributivi dei quattro scenari possibili di ulteriore riduzione dei limiti delle emissioni di gas, confrontando tale impatto mediante un'analisi a criteri combinati, ricorrendo allo status quo come opzione di base per tale confronto;
- (3) una serie di riunioni di consultazione con le parti interessate (autorità degli Stati membri, industria e associazioni degli utilizzatori) per informarle sui lavori effettuati e sui progressi compiuti nel quadro degli studi sopra indicati, raccogliendo i loro commenti sui risultati;

- (4) nel quadro del dialogo commerciale transatlantico tra gli Stati Uniti e l'UE, è stata organizzata una serie di riunioni tra i servizi della Commissione, l'Agenzia della protezione ambientale degli Stati Uniti e l'industria delle imbarcazioni da diporto al fine di esaminare le possibilità di armonizzare la futura legislazione sulle emissioni delle imbarcazioni da diporto tra gli Stati Uniti e l'UE.

2. OBIETTIVI

La presente relazione esamina le possibilità di migliorare ulteriormente le caratteristiche ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto e l'esigenza di rivedere le categorie di progettazione di tali imbarcazioni. Tratta inoltre degli elementi che la Commissione deve prendere in considerazione alla luce dell'esperienza acquisita. Conformemente agli obiettivi generali del piano d'azione "Meglio legiferare" e agli orientamenti comunitari sulla valutazione d'impatto, la relazione intende definire opzioni politiche adeguate e prende in considerazione l'opportunità di presentare proposte legislative. Individua le esigenze ed esaminerà ulteriormente le possibilità di ridurre al massimo le emissioni delle imbarcazioni da diporto e conclude che, in funzione dei risultati di tale valutazione, la Commissione potrà eventualmente presentare proposte adeguate in una fase successiva.

3. ESPERIENZA ACQUISITA

L'esperienza acquisita nell'applicazione delle modifica alla DID in materia di emissioni di gas di scarico e acustiche è molto limitata. Ciò è dovuto al breve periodo di tempo intercorso tra la piena entrata in vigore di tali modifiche e il termine di presentazione della presente relazione. Le modifiche hanno generato alcune difficoltà per quanto riguarda un'attuazione tempestiva da parte degli Stati membri e la loro applicazione da parte dei fabbricanti e degli organismi notificati.

Malgrado i cinque anni trascorsi tra la presentazione della proposta modificata nel 2000 e l'entrata in vigore delle modifiche nel 2005, è risultato che una parte dell'industria non aveva iniziato a prepararsi in tempo utile per tale applicazione. Il periodo di transizione di un anno destinato a consentire ai fabbricanti di vendere i loro stock di prodotti fabbricati conformemente alle norme nazionali vigenti prima dell'adozione della DID modificata è stato quindi utilizzato dai fabbricanti e dagli organismi notificati per adeguarsi alle nuove procedure di valutazione di conformità e ai nuovi requisiti ambientali introdotti dalla DID modificata.

Il ritardo degli Stati membri nel recepire la DID modificata, da un lato, e il limitato numero di organismi notificati in grado inizialmente di effettuare le valutazioni di conformità relative ai requisiti di emissione, dall'altro, hanno contribuito a generare le difficoltà cui abbiamo fatto cenno.

La Commissione si è impegnata a ridurre quanto più possibile tali difficoltà assistendo tutte le parti interessate nell'attuare le modifiche della direttiva e, ove necessario, avviando adeguate procedure nei confronti degli Stati membri che non avevano notificato per tempo le rispettive misure nazionali d'attuazione. Tali azioni

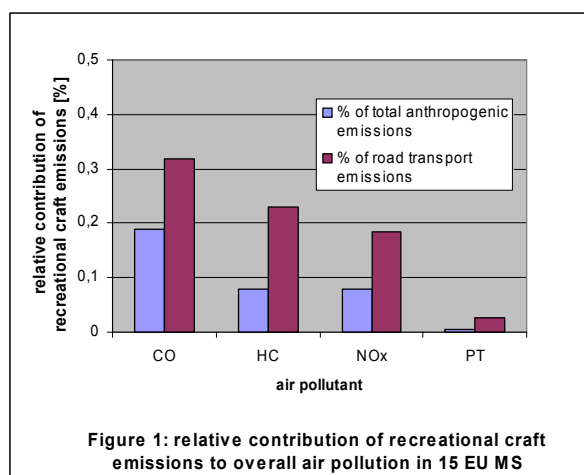
hanno consentito di chiarire la situazione prima della piena entrata in vigore delle modifiche il 1° gennaio 2006.

Alla luce di tale esperienza, è opportuno dedicare particolare attenzione ai tempi di cui tutte le parti interessate hanno bisogno per adeguarsi ad ulteriori cambiamenti che possono essere previsti, nonché alle legittime aspettative delle imprese per quanto riguarda la stabilità e la certezza giuridica di cui hanno bisogno per pianificare le progettazioni, i processi produttivi e i relativi investimenti alla luce di eventuali possibili ulteriori cambiamenti dei requisiti posti dalla direttiva.

4. ESIGENZA E POSSIBILITÀ DI UN'ULTERIORE RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

4.1. L'impatto delle imbarcazioni da diporto sulla qualità dell'aria a livello locale e globale

I risultati dello studio analitico¹ consentono di concludere che, considerando i limiti di emissione vigenti, il contributo delle imbarcazioni da diporto all'inquinamento dell'aria a livello globale non è particolarmente elevato.



Il grafico 1 mostra che le quantità stimate di monossido di carbonio (CO), di idrocarburi (HC), di ossidi di azoto (NOx) e di particelle (PT) emesse da una flotta di imbarcazioni da diporto che rispettano i limiti di emissione attuali non sono significative se le si confronta con le quantità totali di emissioni dovute all'uomo e con le emissioni globali dei trasporti stradali nei 15 Stati membri dell'UE (riferimento: cifre del 1998 notificate dall'Agenzia europea dell'ambiente).

Sono state effettuate simulazioni nel quadro degli studi analitici d'impatto, al fine di valutare in quale misura un ulteriore abbassamento dei limiti di emissione attuali potrebbe contribuire a ridurre l'impatto sull'ambiente delle imbarcazioni da diporto.

4.2. Identificazione dei possibili ulteriori miglioramenti e opzioni di scenario

Lo studio analitico ha identificato le seguenti possibilità di miglioramento:

¹ http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/doc/rc_study_exec_sum.pdf

- per i motori fuoribordo con accensione a scintilla (SI), passaggio dalla tecnologia a due tempi (2S) alla tecnologia a iniezione diretta a due tempi e alla tecnologia a quattro tempi (4S);
- per i motori entro bordo SI, aggiornamento della tecnologia equivalente agli sviluppi in altre applicazioni, in particolare nell'autotrazione, e possibilmente utilizzazione di catalizzatori di ossidazione come tecnologia post-trattamento;
- per i motori entro bordo con accensione a compressione (CI), aggiornamento della tecnologia equivalente agli sviluppi in altre applicazioni, in particolare quello dei motori utilizzati nelle macchine mobili non stradali.

Sulla base di queste considerazioni di realizzabilità tecnica, e previa consultazione con le parti interessate, si è fatto ricorso nello studio analitico ad un approccio basato su diversi scenari, identificando le seguenti opzioni per ridurre ulteriormente i limiti di emissione dei gas di scarico:

- opzione 1: tutti i motori 2S e 4S SI dovrebbero essere conformi agli attuali limiti di emissione dei gas di scarico stabiliti dalla direttiva per i motori 4S SI. I motori CI dovrebbero essere conformi ai limiti di emissione della fase IIIA per i motori della marina commerciale utilizzati nelle navi della navigazione interna secondo quanto specificato nella direttiva sulle macchine mobili non stradali (NRMM);
- opzione 2: tutti i motori 2S e 4S SI dovrebbero essere conformi a limiti di emissione di gas di scarico che sono al 75% degli attuali limiti posti dalla direttiva per i motori 4S SI. I motori CI dovrebbero essere conformi ai limiti di emissione della fase IIIA di uso generale secondo quanto stabilito dalla direttiva NRMM;
- opzione 2A: come l'opzione 2, ma per i motori SI ed una potenza inferiore ai 30 kW si applicherebbero gli attuali limiti di emissione di emissione dei gas di scarico previsti dalla direttiva per i motori 4S SI;
- opzione 2B: per i motori SI si applicherebbe l'opzione 2A mentre i motori CI dovrebbero essere conformi ai limiti di emissione della fase II della direttiva NRMM.

4.3. Valutazione d'impatto delle opzioni relative ai vari scenari confrontate con l'opzione di base

Le precedenti opzioni e l'opzione di base, consistente nel mantenere gli attuali limiti di emissione posti dalla direttiva, sono stati sottoposti ad una valutazione d'impatto particolareggiata al fine di identificare e misurare in dettaglio gli impatti a livello tecnico, ambientale, economico e sociale e gli effetti distributivi di tali opzioni, confrontando i rispettivi impatti attraverso un'analisi a criteri combinati.²

4.3.1. Valutazione relativa all'impatto tecnico e ai costi di messa in conformità

L'impatto tecnico delle opzioni di scenario è stato valutato definendo per ciascuna parte del motore le tecnologie applicabili per conformarsi alle opzioni di scenario e calcolando il costo delle modifiche di tecnologie richieste tenuto conto, se

² http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/directive_03_44.htm

necessario, dell'esigenza di adeguare tali tecnologie all'ambiente marino e della loro disponibilità nell'industria delle imbarcazioni da diporto. È allegato al presente documento un riassunto dell'analisi del costo di messa in conformità (vedi riassunto della valutazione d'impatto).

4.3.2. Valutazione dell'impatto ambientale

L'impatto ambientale delle opzioni di scenario di base è stato valutato elaborando modelli di marine con una flotta di imbarcazioni da diporto e studiando i loro modelli di utilizzazione in un ambiente tipico dei laghi, delle coste e delle vie navigabili interne dell'UE. Questi modelli sono stati utilizzati per stimare l'effetto delle opzioni di scenario sulla quantità annua di agenti inquinanti atmosferici emessi dalla flotta di imbarcazioni da diporto dell'UE. I risultati sono riassunti nella tabella 1.

Inquinante atmosferico→ ↓Scenario	CO		HC + NO _x		PT		Totale	
	kton/anno	%	kton/anno	%	kton/anno	%	kton/anno	%
Opzione di base	153,1		40,9		0,6		194,6	
Opzione 1	153,1	0	32,7	-20	0,4	-33	186,2	-4,3
Opzione 2	153,1	0	28,2	-31	0,4	-33	181,7	-6,6
Opzione 2A	153,1	0	27,4	-33	0,4	-33	180,9	-7,0
Opzione 2B	153,1	0	31,5	-23	0,4	-33	185,0	-5,0

Tabella 1: importo stimato delle emissioni di gas della flotta di imbarcazioni da diporto dell'UE in kilotonnellata l'anno e potenziale di riduzione delle emissioni in percentuale per le opzioni di scenario confrontate con l'opzione di base.

4.3.3. Valutazione dell'impatto economico, sociale e concorrenziale

L'allegato della presente relazione fornisce una presentazione particolareggiata dell'impatto economico, sociale e concorrenziale delle opzioni di scenario. La tabella 2 riassume i risultati principali per i tre tipi di motore presi in considerazione: motori CI, SI e motoveicoli nautici (PWC, Personal Watercraft).

Settore→	Costo di messa in conformità lordo medio (€m)				Effetto di prezzo (%)			Effetto di occupazione (numero di posti di lavoro perduti)			
	CI	SI	PWC	totale	CI	SI	PWC	CI	SI	PWC	totale
Opzione 1	147,1	6,4	2,0	155,5	+4,4	+0,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
Opzione 2	245,2	121,0	5,1	371,3	+10	+10	+4,9	-85	-86	-16	-187
Opzione 2A	245,2	104,7	2,0	351,9	+10	+7,7	+1,9	-85	-86	-6	-177
Opzione 2B	150,2	104,7	2,0	256,9	+4,4	+7,7	+1,9	-37	-86	-6	-129

Tabella 2: costo di messa in conformità lordo stimato, effetto di prezzo e impatto sull'occupazione per le quattro opzioni di scenario rispetto all'opzione di base.

4.3.4. Confronto delle opzioni: analisi a criteri combinati

Conformemente agli orientamenti relativi alla valutazione d'impatto della Commissione, le quattro opzioni di scenario e l'opzione di base sono state confrontate utilizzando un'analisi a criteri combinati, sulla base dei seguenti criteri: efficacia (in quale misura l'obiettivo di riduzione delle emissioni può essere raggiunto), efficienza (costi di messa in conformità diretti e indiretti) e coerenza (bilancio degli impatti positivi e negativi - rapporto costo/beneficio). I risultati sono riassunti nella tabella 3.

Criterio →	Efficacia (riduzione totale delle emissioni)	Efficienza (costo di messa in conformità e costo sociale totali)	coerenza (costo/beneficio = costo di messa in conformità e costo sociale per kton/anno della riduzione delle emissioni)
Opzione 1	8,4 kton/a (-4,3%)	+155,5 m€ -129 posti di lavoro	+18,5 m€ -15,4 posti di lavoro
Opzione 2	12,9 kton/a (-6,6%)	+371,3 m€ -187 posti di lavoro	+28,8 m€ -14,5 posti di lavoro
Opzione 2A	13,5 kton/a (-7,0%)	+351,9 m€ -177 posti di lavoro	+26,1 m€ -13,1 posti di lavoro
Opzione 2B	9,6 kton/a (-5,0%)	+256,9 m€ -129 posti di lavoro	+26,8 m€ -13,4 posti di lavoro

Tabella 3: analisi a criteri combinati per le opzioni di scenario rispetto all'opzione di base.

I risultati indicano che ciascuna delle opzioni di scenario avrebbe un costo sociale da 13 a 15 perdite di posti di lavoro per ciascuna kilotonnellata di riduzione dell'inquinamento annuale, associato con un potenziale di riduzione relativamente basso (tra il 4,3% e il 7%) del contributo all'inquinamento globale della navigazione da diporto.

D'altro canto, se si utilizzano le metodologie elaborate per stimare il costo monetario dei danni associati alle emissioni degli inquinanti atmosferici³, la valutazione monetaria dei danni evitati dalla riduzione delle emissioni va dai 2.500 agli 8.500 euro per ciascuna tonnellata di emissioni di NOx evitate all'anno, e da 13.000 a 51.000 euro per ciascuna tonnellata di emissione di PT evitate all'anno. Queste cifre indicano che i costi di messa in conformità per la riduzione delle emissioni di questi agenti inquinanti non bilanciano i vantaggi ecologici calcolati in valori monetari e dovrebbero incentivare a ricercare una maggiore riduzione delle emissioni mantenendo un rapporto costi/benefici positivo.

In vista delle conclusioni del Consiglio europeo di Bruxelles del marzo 2007 sulla protezione del clima e l'impegno della Commissione a guidare questo processo politico, è opportuno fare tutti gli sforzi per sfruttare quanto più possibile questo potenziale di riduzione prendendo debitamente in considerazione la strategia tematica sull'inquinamento dell'aria e i relativi obiettivi ambientali già individuati⁴.

Per raggiungere questo obiettivo, la Commissione ha l'intenzione di valutare altri scenari sulla base di regole in materia di emissioni più rigide e a contenuto tecnologico elevato già applicate o previste in altre parti del mondo, in particolare

³ http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_cba_externalities.pdf

⁴ I riferimenti figurano nel capitolo 2 del riassunto della valutazione d'impatto.

negli Stati Uniti. Questo approccio dovrà inoltre prendere in considerazione l'esigenza, per i fabbricanti di motori dell'UE che operano sul mercato mondiale, di mantenere e rafforzare la loro posizione concorrenziale rispetto ai fabbricanti dei paesi Terzi. D'altro canto, sarà opportuno tenere debitamente conto della posizione vulnerabile delle piccole e medie imprese (PMI) dell'UE che lavorano solo sul mercato comunitario.

In effetti, la valutazione dell'impatto sociale ha stabilito che il costo sociale di tutte le misure di riduzione supplementari delle emissioni saranno principalmente a carico delle PMI installate nell'UE e i risultati di uno studio di casi dimostrano che l'attuazione di una qualunque delle opzioni di scenario rappresenterebbe una grave minaccia per il futuro del solo fabbricante di motori fuoribordo effettivamente stabilito nell'UE. Per questo motivo, si potrebbero prevedere misure di accompagnamento adeguate volte a garantire un equilibrio ottimale tra riduzioni massime delle emissioni e costi sociali minimi.

Occorrerà più tempo e un maggiore approfondimento per valutare l'impatto e l'opportunità di una strategia tanto ambiziosa volta a diminuire il contributo delle imbarcazioni da diporto a motore ai cambi climatici, minimizzando al tempo stesso i costi sociali associati agli impatti negativi sulla competitività delle PMI stabilite nel territorio dell'Unione. La Commissione vi contribuirà mediante uno studio complementare di valutazione dell'impatto, in stretta collaborazione con tutte le parti interessate, riferendo al Parlamento europeo e al Consiglio in una fase successiva, al fine di stabilire se sia opportuno proporre misure legislative a sostegno di un approccio tanto ambizioso.

5. IL BISOGNO DI RIDURRE ULTERIORMENTE LE EMISSIONI ACUSTICHE

Lo studio analitico ha mostrato che è ancora possibile ridurre le emissioni acustiche delle imbarcazioni da diporto di bassa potenza, ma questa categoria ha già l'impatto sonoro più debole. Per le imbarcazioni da diporto di grande potenza, l'impatto acustico è maggiore a causa dell'effetto combinato del motore e dello scafo. Per questo tipo di imbarcazioni da diporto, l'impatto acustico non può essere ridotto ricorrendo a misure che riguardino unicamente il motore e sarebbe opportuno ridurre anche le emissioni acustiche dello scafo. Dal momento che ciò non è sempre tecnicamente realizzabile, lo studio conclude che la diminuzione del rumore nelle zone ambientali sensibili dovrebbe essere ottenuta mediante altri mezzi quali misure regolamentari relative all'utilizzazione di questo tipo di imbarcazioni da diporto.

6. I POSSIBILI VANTAGGI DI UN SISTEMA DI CONTROLLO DI CONFORMITÀ DEI MOTORI "IN USO"

Un sistema di controllo di conformità dei motori "in uso" tende a verificare la durata dei dispositivi antinquinamento del motore, vale a dire la sua conformità continua con i requisiti in materia di emissioni nelle condizioni di utilizzazione attuali. Lo studio analitico ha concluso che la durata non è un problema nel quadro dei limiti di emissione attuali previsti dalla direttiva. L'esperienza pratica ha mostrato che in generale la durata delle misure di riduzione delle emissioni non è un problema grave a meno che siano introdotti sistemi di post-trattamento. Nel caso in cui tali misure implicassero una calibratura del motore che potrebbe essere considerata come

svantaggiosa per gli utilizzatori, esiste un rischio che l'utilizzatore modifichi tale calibratura (falsificazione). Inoltre, i calcoli effettuati per i motocicli Euro3 hanno mostrato che l'effetto potenziale di controllo di conformità dei motori "in uso" si limita a una percentuale da 0,002 a 0,12% del totale delle emissioni dei motocicli. È inoltre opportuno segnalare che un sistema di controllo di conformità dei motori "in servizio" sarebbe possibile solo se tutti gli Stati membri instaurassero un sistema affidabile di registrazione dei motori e delle imbarcazioni da diporto nei quali sono installati. Tra l'altro, le possibilità di attuare questo tipo di misure su piccole imbarcazioni da diporto in funzione sono piuttosto limitate e non è stato ancora elaborato un metodo di prova adeguato e affidabile che possa essere facilmente applicato. Tenuto conto dei vantaggi ambientali limitati e delle difficoltà tecniche e logistiche associate a un sistema di controllo di conformità dei motori "in uso", non sarebbe opportuno presentare proposte di attuazione di un tale sistema per la flotta comunitaria di imbarcazioni da diporto.

7. LA DISPONIBILITÀ DI TECNICHE EFFICIENTI IN TERMINI DI COSTI PER IL CONTROLLO DELLE EMISSIONI

Le tecniche disponibili di controllo delle emissioni sono state identificate e i costi associati sono indicati nel capitolo 4. Le stime di costo di messa in conformità evidenziano che una tecnologia di controllo delle emissioni che vada al di là della calibratura dei componenti esistenti del motore o della sostituzione di tali componenti con altri più avanzati facilmente disponibili per il fatto di essere già applicati ai motori in altri settori, è possibile ma a un costo elevato. In particolare, la tecnologia di post-trattamento che utilizza catalizzatori di ossidazione è attualmente sviluppata e verificata per quanto riguarda la sua affidabilità in caso di applicazione in un ambiente marino; questa tecnologia potrebbe risultare efficace per massimizzare il potenziale di riduzione delle emissioni delle imbarcazioni da diporto che navigano in mare.

8. L'ESIGENZA DI RIDURRE L'EVAPORAZIONE E LA FUORIUSCITA DI CARBURANTE

Le principali fonti di evaporazione del carburante nelle imbarcazioni da diporto sono l'infiltrazione di carburante attraverso i serbatoi e le tubature (70%) e le perdite diurne dovute allo sfiato (23%). Queste perdite sono dovute alle variazioni giornaliere della temperatura atmosferica che provocano l'espansione e la contrazione dell'aria nel serbatoio di carburante e la conseguente emissione di una miscela di aria e carburante durante il riscaldamento. La soluzione tecnica per ridurre le perdite di sfiato diurne consiste nel fare in modo che il serbatoio di carburante sfiati al di sopra di un sistema di recupero di vapore, consistente in un filtro a carbone attivo. L'utilizzazione di tali filtri non è stata tuttavia sufficientemente verificata in un ambiente marino, nel quale l'umidità o l'acqua possono entrare nel filtro e impedirgli di funzionare correttamente. L'infiltrazione dei serbatoi potrebbe essere ridotta rivestendo le pareti mediante fluorurazione o solfonazione. Queste tecniche sono tuttavia pericolose per l'ambiente e occorrono ulteriori ricerche per elaborare tecniche di rivestimento dei serbatoi che siano rispettose delle esigenze ambientali. L'infiltrazione della tubatura di passaggio del carburante può essere ridotta utilizzando materiali adeguati per queste tubature e ciò dovrebbe essere disciplinato da norme armonizzate elaborate a supporto della DID.

Le fuoriuscite di carburante si producono principalmente quando l'imbarcazione da diporto è rifornita utilizzando taniche. Questo problema può essere risolto a livello locale e conformemente al principio di sussidiarietà; la Commissione ritiene che spetti agli Stati membri porre in essere misure operative eventualmente necessarie per diminuire l'inquinamento provocato dalla fuoriuscita di carburante.

9. POSSIBILITÀ DI ADOTTARE NORME INTERNAZIONALI IN MATERIA DI EMISSIONI DI GAS DI SCARICO E ACUSTICHE

Nel quadro del dialogo commerciale transatlantico UE-Stati Uniti, sono stati compiuti sforzi per esplorare la possibilità, in collaborazione con l'Agenzia per la protezione dell'ambiente degli Stati Uniti, di eventuali sinergie tra le legislazioni degli Stati Uniti e dell'UE relative alle emissioni di gas di scarico delle imbarcazioni da diporto. Nel corso di tali discussioni, è apparso tuttavia che i diversi obiettivi politici e i differenti approcci legislativi tra gli Stati Uniti e l'UE riducono notevolmente le possibilità di concordare un'armonizzazione transatlantica nella futura legislazione relativa alle emissioni delle imbarcazioni da diporto.

La Commissione ritiene tuttavia che sia importante continuare a seguire l'evoluzione degli Stati Uniti nella legislazione in materia di riduzione delle emissioni delle imbarcazioni da diporto, valutando in quale misura esse potranno costituire la base di un approccio più ambizioso per la riduzione dell'impatto delle emissioni di gas di scarico delle imbarcazioni da diporto che navigano in mare. Come si è indicato in precedenza, la Commissione ha l'intenzione di valutare l'impatto di tale approccio più in dettaglio e di rendere conto dei risultati di tale valutazione in una fase successiva.

Importanti risultati sono stati compiuti per quanto riguarda la normalizzazione internazionale delle prove relative alle emissioni acustiche, sulla base dei risultati dei progetti di ricerca finanziati dal progetto di ricerca comunitario "Soundboat". Ciò consentirà di elaborare, nel contesto della norma internazionale ISO 14509, una metodologia di sostituzione meno costosa per le prove di conformità delle emissioni acustiche. Considerando che questa norma è già menzionata nella DID, non sarà necessario elaborare proposte legislative supplementari per integrare questa metodologia che, una volta adottata, ridurrà notevolmente per i fabbricanti l'onere di dimostrare che le loro imbarcazioni da diporto rispettano i requisiti in materia di emissioni acustiche.

10. POSSIBILI SEMPLIFICAZIONI DEL SISTEMA DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

In seguito alle modifiche apportate alla DID nel 2003, la scelta della procedura di valutazione della conformità offerta alle imprese è già molto ampia. L'esperienza di questa maggiore possibilità di scelta è tuttavia ancora troppo limitata per valutare se le procedure potrebbero essere ulteriormente semplificate. La Commissione ritiene inoltre che la semplificazione del sistema delle procedure di valutazione della conformità dovrebbe essere inserita in un contesto più vasto. Raccomanda di aspettare i risultati delle discussioni interistituzionali sulla proposta della Commissione di revisione dei principi che disciplinano la legislazione "nuovo approccio" prima di elaborare qualunque azione specifica nel contesto della DID.

11. L'ESIGENZA DI RIVEDERE LE CATEGORIE DI PROGETTAZIONE DELLE IMBARCAZIONI

In seguito alle discussioni interistituzionali sulla proposta di modifica della direttiva 94/25/CE, si è già concordato di rivedere le categorie di progettazione delle imbarcazioni A e D. La consultazione delle parti interessate in merito all'esigenza di ulteriori modifiche delle categorie di progettazione delle imbarcazioni ha generato opinioni divergenti, dal momento che l'industria della navigazione da diporto è favorevole mentre le associazioni nautiche si oppongono a tale revisione. Tenuto conto di tutti questi elementi e pareri, la Commissione ritiene che nulla provi che la sicurezza globale della navigazione da diporto potrebbe essere migliorata modificando le categorie di progettazione delle imbarcazioni attuali o aggiungendone di nuove.

12. CONCLUSIONI

Alla luce della limitata esperienza acquisita nell'applicazione della DID modificata e tenuto conto dei risultati della presente relazione per quanto riguarda ciascuno degli elementi precisati all'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE, la Commissione prevede di esaminare ulteriormente le possibilità di massimizzare il potenziale di riduzione delle emissioni delle imbarcazioni da diporto. Ciò richiede una valutazione dell'impatto che l'applicazione di limiti più rigidi e tecnologicamente efficienti per i motori delle imbarcazioni da diporto potrebbe avere sulla protezione del clima e sulla competitività dell'industria comunitaria, analizzando anche le misure di accompagnamento che potrebbero rendersi necessarie per mitigare i costi sociali. In funzione del risultato di questa valutazione supplementare, la Commissione potrebbe prendere in considerazione l'eventualità di presentare proposte adeguate in una fase successiva.