



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 9 gennaio 2008 (10.01)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0295 (COD)**

**5127/08
ADD 2**

**ENT 3
ENV 9
CODEC 14**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 21 dicembre 2007

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

Oggetto: **DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**
Documento di accompagnamento della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri riguardo alle emissioni dei veicoli stradali pesanti e all'accesso alle informazioni sulle riparazioni
Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2007) 1720.

All.: SEC(2007) 1720



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.12.2007
SEC(2007) 1720

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Documento di accompagnamento della

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri riguardo alle emissioni
dei veicoli stradali pesanti e all'accesso alle informazioni sulle riparazioni**

Sintesi della valutazione d'impatto

{COM(2007) 851 final}
{SEC(2007) 1718}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Documento di accompagnamento della

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri riguardo alle emissioni dei veicoli stradali pesanti e all'accesso alle informazioni sulle riparazioni

Sintesi della valutazione d'impatto

Pur essendo migliorata negli ultimi 10 anni, la qualità dell'aria è ancora un problema grave dell'intera Unione europea, soprattutto nelle aree urbane e nelle regioni densamente popolate.

Anche nel 2020, l'UE sarà ancora ben lungi dal conseguire gli obiettivi del 6° Programma d'azione ambientale. Gli effetti per la salute e l'ambiente continueranno a essere assai negativi anche con una rigorosa applicazione della legislazione attuale.

Per risolvere il problema, è avvenuta una riflessione su ulteriori possibili misure, nel corso della quale sono state valutate le seguenti opzioni:

- Status quo
- Approccio normativo a livello europeo
- Regolamentazione lasciata agli Stati membri
- Incentivi fiscali lasciati agli Stati membri
- Nessun approccio normativo

La valutazione d'impatto ha dimostrato che per migliorare la qualità dell'aria e consentire contemporaneamente al mercato interno di funzionare, è necessaria un'ulteriore riduzione dei limiti delle emissioni per i veicoli pesanti (Euro VI).

L'inquinamento da particolato (*Particulate matter* - PM) desta nella comunità scientifica preoccupazioni sempre maggiori: per non ostacolare la distribuzione e la circolazione dei veicoli pesanti e ridurre sostanzialmente le emissioni di particolato di tali veicoli nell'intera UE, sono necessari limiti armonizzati di emissione a livello europeo. Si propone di ridurre del 66% del valore limite del particolato con un limite d'emissione di 0,01g/kWh; allo stato attuale della tecnologia, ciò imporrà di installare filtri di particolato su tutti i veicoli diesel.

Sono anche giustificate nuove iniziative su ossidi di azoto (NO_x) e idrocarburi (HC)¹: molti Stati membri non saranno altrimenti in grado di soddisfare i requisiti della direttiva

¹ Idrocarburi (HC) e composti organici volatili (COV) sono nel presente documento sinonimi.

2001/81/CE, sui limiti nazionali di emissione, e della proposta di revisione delle direttive sulla qualità dell'aria (COM(2005) 447)². Si propone di ridurre i NO_x dell'80% a un limite d'emissione di 0,4g/kWh. Sarà necessario ricorrere a motori tecnologicamente più avanzati e alla tecnologia del post-trattamento per soddisfare i requisiti d'emissione per i NO_x.

La valutazione d'impatto discute anche una serie di emendamenti da apportare all'attuale legislazione. Da essi ci si attende un'ulteriore riduzione dei limiti d'emissione dei veicoli, perché fissando requisiti normativi più rigidi e completi senza imporre costi eccessivi, essi diminuiscono il rischio che un veicolo inquina inutilmente. Essi danno inoltre un accesso standardizzato all'informazione sulle riparazioni del veicolo.

La valutazione d'impatto conclude che è opportuno allineare i nostri futuri valori d'emissione a quelli degli Stati Uniti. La maggior parte delle parti interessate, come l'industria, è pronta ad allinearsi ai valori limite USA il che, secondo la nostra valutazione d'impatto ha un buon rapporto costo/efficacia.

Ne risulterà un notevole miglioramento nella qualità dell'aria e, al tempo stesso, una riduzione dei costi di sviluppo e collaudo dei motori. Di fatto, la proposta permetterà ai costruttori di produrre, sia per il mercato USA che per quello europeo, motori altamente rispettosi dell'ambiente.

Essa permetterà inoltre agli Stati membri di soddisfare i requisiti della direttiva sulla qualità dell'aria.

² La proposta di direttiva sulla qualità dell'aria ambiente è destinata a modificare l'attuale legislazione sulla qualità dell'aria, cioè la direttiva 96/62/CE ("direttiva quadro"), GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55, le sue 3 "direttive figlie" 1999/30/CE, 2000/69/CE e 2002/3/CE nonché la decisione 97/101/CE del Consiglio.