

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2002/88/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 9 dicembre 2002

che modifica la direttiva 97/68/CE 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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il programma Auto-Oil II era volto a individuare strategie efficaci sotto il profilo dei costi in grado di soddisfare gli obiettivi di qualità dell'aria della Comunità. Secondo le conclusioni della comunicazione della Commissione — Analisi del programma Auto-Oil II — sono necessarie ulteriori misure, in particolare per affrontare le questioni dell'ozono e delle emissioni di particolato. I recenti lavori sulla definizione di limiti nazionali di emissione hanno dimostrato la necessità di ulteriori provvedimenti atti a garantire il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria fissati nella legislazione comunitaria.
- (2) Sono stati gradualmente introdotti standard rigorosi per le emissioni prodotte dai veicoli stradali, per i quali è già stato approvato un ulteriore irrigidimento. La parte rappresentata dagli inquinanti prodotti dalle macchine mobili non stradali sarà pertanto più determinante in futuro.
- (3) La direttiva 97/68/CE ⁽⁴⁾ introduce valori limite di emissione per gli inquinanti gassosi e il particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali.

⁽¹⁾ GU C 180 E del 26.6.2001, pag. 31.

⁽²⁾ GU C 260 del 17.9.2001, pag. 1.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 2 ottobre 2001 (GU C 87 E del 11.4.2002, pag. 18), posizione comune del Consiglio del 25 marzo 2002 (GU C 145 E del 18.6.2002, pag. 17) e decisione del Parlamento europeo del 2 luglio 2002.

⁽⁴⁾ GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/63/CE della Commissione (GU L 227 del 23.8.2001, pag. 41).

(4) Anche se la direttiva 97/68/CE inizialmente si applicava solo ad alcuni motori ad accensione per compressione, il quinto considerando della stessa prevede la possibilità di ampliarne in seguito l'ambito di applicazione per includervi in particolare i motori a benzina.

(5) Le emissioni prodotte dai piccoli motori ad accensione comandata (motori a benzina) nei vari tipi di macchine contribuiscono sensibilmente ai problemi di qualità dell'aria già individuati, attuali e futuri, in particolare per quanto concerne la formazione di ozono.

(6) Le emissioni prodotte dai piccoli motori ad accensione comandata sono oggetto di rigorosi standard ambientali negli Stati Uniti, che dimostrano che è possibile ridurre sensibilmente le emissioni.

(7) In assenza di una normativa comunitaria è possibile immettere sul mercato motori progettati secondo una tecnologia obsoleta sotto il profilo ambientale, compromettendo in tal modo il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria nella Comunità, o porre in atto legislazioni nazionali in questo settore che potrebbero creare ostacoli agli scambi.

(8) La direttiva 97/68/CE è strettamente allineata alla corrispondente normativa degli Stati Uniti e una continua armonizzazione risulterà vantaggiosa per l'industria e per l'ambiente.

(9) Occorre accordare un certo lasso di tempo all'industria europea, in particolare ai costruttori che non operano ancora su scala mondiale, per consentirle di rispettare gli standard di emissione.

(10) Nella direttiva 97/68/CE è stata adottata una strategia in due fasi per i motori ad accensione per compressione, come previsto nelle normative statunitensi per i motori ad accensione comandata. Sarebbe stato possibile adottare una strategia in un'unica fase nella normativa comunitaria, ma ciò non avrebbe consentito di regolamentare il settore in questione per altri quattro-cinque anni.

(11) Al fine di raggiungere la flessibilità necessaria per un allineamento a livello mondiale, viene inclusa una possibile deroga, da stabilire secondo la procedura del comitato.