

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO del 26 giugno 1991

modifica alla direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore

(91/441/CEE)

Gazzetta ufficiale n. L 242 del 30/08/1991 pag. 0001 - 0106

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,
vista la proposta della Commissione (1),
in cooperazione con il Parlamento europeo (2),
visto il parere del Comitato economico e sociale (3),
considerando che occorre adottare le misure destinate all'instaurazione progressiva del mercato interno nel corso di un periodo che scade il 31 dicembre 1992 ; che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;
considerando che il primo programma d'azione della Comunità in materia ambientale, approvato il 22 novembre 1973 dal Consiglio, invita a tenere conto dei più recenti progressi scientifici nella lotta contro l'inquinamento atmosferico provocato dai gas emessi dai veicoli a motore ed a adeguare in tal senso le direttive già adottate;
considerando che il terzo programma d'azione prevede che vengano compiuti ulteriori sforzi per ridurre significativamente il livello attuale delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore;
considerando che la direttiva 70/220/CEE (4), modificata da ultimo dalla direttiva 89/491/CEE (5), fissa valori limite per le emissioni di ossido di carbonio e di idrocarburi incombusti provenienti da questi motori ; che detti valori limite sono stati ridotti una prima volta dalla direttiva 74/290/CEE (6) ed integrati, conformemente alla direttiva 77/102/CEE (7), con valori limite per le emissioni ammesse di ossidi di azoto ; che i valori limite per questi tre inquinanti sono stati di nuovo ridotti dalle direttive 78/665/CEE (8), 83/351/CEE (9) e 88/76/CEE (10) e che i valori limite per le emissioni di particelle inquinanti dei motori diesel sono stati introdotti dalla direttiva 88/436/CEE (11) unitamente a norme europee per le autovetture di cilindrata inferiore ai 1 400 cm³ dalla direttiva 89/458/CEE (12);
considerando che i lavori intrapresi dalla Commissione in questo settore hanno dimostrato che la Comunità già possiede o sta perfezionando le tecnologie che consentono di ridurre sostanzialmente i valori limite in questione per i motori di tutte le categorie di cilindrata;
considerando che la direttiva 89/458/CEE ha prescritto norme più rigorose per le emissioni delle autovetture di cilindrata inferiore a 1 400 cm³ è ora necessario, ai sensi dell'articolo 5 della presente direttiva, allineare i valori limite per le emissioni delle autovetture dotate di un motore di cilindrata pari o superiore a 1 400 cm³ su tali norme adottando le stesse date di applicazione e basandosi sulla procedura di prove europea migliorata che comprende una sequenza di guida extraurbana;
considerando che pare opportuno prescrivere simultaneamente i requisiti relativi alle emissioni di vapori ed (1) GU n. C 81 del 30.3.1990, pag. 1 GU n. C 281 del 9.11.1990, pag. 9. (2) GU n. C260 del 15.10.1990, pag. 93 e decisione del 13 giugno 1991 (non

ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). (3) GU n. C 225 del 10.9.1990, pag. 7. (4) GU n. L 76 del 6.4.1970, pag. 1. (5) GU n. L 238 del 15.8.1989, pag. 43. (6) GU n. L 159 del 15.6.1974, pag. 61. (7) GU n. L 32 del 3.2.1977, pag. 32. (8) GU n. L 223 del 14.8.1978, pag. 48. (9) GU n. L 197 del 20.7.1983, pag. 1. (10) GU n. L 36 del 9.2.1988, pag. 1. (11) GU n. L 214 del 6.8.1988, pag. 1. (12) GU n. L 226 del 3.8.1989, pag. 1. alla durata delle emissioni riferite ai componenti dei veicoli ed introdurre, ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 88/436/CEE, la seconda fase delle norme concernenti le emissioni di particelle inquinanti per le autovetture munite di motori diesel ed unificare in tal modo i requisiti della Comunità europea in materia di emissioni di inquinanti nell'atmosfera prodotte dalle autovetture ; che il controllo della durata deve essere eseguito à 80 000 km con la procedura che comprende una prova dei veicoli che abbiano effettivamente percorso 80 000 km sulla pista o sul banco a rulli;

considerando che per garantire il massimo beneficio per l'ambiente europeo ed al tempo stesso l'unità del mercato, occorre applicare norme europee più rigorose basate su un'armonizzazione totale;

considerando che al momento di fissare nuove norme e la procedura di prova occorre tener conto della futura evoluzione del traffico nella Comunità europea ; che nella prospettiva del mercato interno occorre prevedere un aumento del numero di immatricolazioni di veicoli a motore che si tradurrà in un aumento delle emissioni inquinanti;

considerando che a motivo della grande importanza delle emissioni inquinanti provenienti dai veicoli a motore e del loro contributo ai gas responsabili dell'«effetto serra», è necessario stabilizzare, e successivamente ridurre, soprattutto le loro emissioni di CO₂ in conformità della decisione del consiglio di amministrazione del PNUA (Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente), del 24 maggio 1989, in particolare del punto 11, lettera d);

considerando che la Commissione deve presentare una proposta di direttiva che prevede misure intese a ridurre le perdite per evaporazione che si verificano in tutte le fasi della catena di stoccaggio e di distribuzione dei carburanti;

considerando che è inoltre urgente migliorare nettamente la qualità dei carburanti nelle stazioni di servizio;

considerando che un aumento della rigosità delle norme risulterebbe accelerato se gli Stati membri instaurassero un sistema inteso a stimolare gli acquirenti di nuove autovetture a mettere i loro vecchi veicoli a rottame oppure, per quanto possibile, a riciclarli;

considerando che è auspicabile che gli Stati membri adottino dei provvedimenti per dotare, nella misura più ampia possibile, i veicoli più vecchi di dispositivi di depurazione dei gas di scarico;

considerando che l'impatto sull'ambiente delle norme più rigorose risulterebbe fortemente rafforzato ed accelerato qualora gli Stati membri concedessero, oltre il 31 dicembre 1992, degli incentivi fiscali all'acquisto ed al montaggio sui veicoli già in servizio di dispositivi che garantiscano il rispetto delle norme della presente direttiva;

considerando che il costante aggravamento dei danni ecologici dovuti al rapido aumento del traffico nella Comunità impone non soltanto l'adozione di valori limite e di norme più rigorose, ma anche la messa a punto di altri sistemi di propulsione e la concezione di nuovi schemi di trasporto ; che è opportuno che la Comunità adotti delle misure per sostenere finanziariamente la ricerca e lo sviluppo - tenendo conto della loro compatibilità ambientale - di detti nuovi schemi, delle tecniche di propulsione e di nuovi carburanti;

considerando pertanto che affinché le norme della presente direttiva possano esercitare tutto il loro impatto è opportuno che il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata sulla base di una proposta della Commissione, decida entro il 31 dicembre 1992 le misure intese a:

- limitare le emissioni di CO₂;

- adeguare le norme sulle emissioni (e le relative prove) dei veicoli che non rientrano nella presente direttiva, compresi tutti i veicoli commerciali;
- organizzare i controlli regolari e le procedure di sostituzione e di manutenzione dei dispositivi montati perché siano rispettati i valori fissati;
- sviluppare un programma di ricerca e sviluppo per incoraggiare l'immissione sul mercato di veicoli e di carburanti puliti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli allegati della direttiva 70/220/CEE sono sostituiti dagli allegati della presente direttiva.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1o gennaio 1992, gli Stati membri non possono per motivi attinenti all'inquinamento atmosferico provocato dalle loro emissioni: - né rifiutare, per un tipo di veicolo a motore, l'omologazione CEE, il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 70/156/CEE (1), modificata da ultimo dalla direttiva 87/403/CEE (2), o l'omologazione di portata nazionale;

- né vietare la prima messa in circolazione di veicoli a motore, (1) GU n. L 42 del 23.2.1970, pag. 1. (2) GU n. L 220 dell'8.8.1987, pag. 44.

se le emissioni del tipo veicolo a motore e dei veicoli a motore considerati sono conformi alla direttiva 70/220/CEE nella versione modificata dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1o luglio 1992, gli Stati membri: - devono rifiutare, per un tipo di veicolo a motore, l'omologazione CEE o il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 70/156/CEE;

- devono rifiutare l'omologazione di portata nazionale di un tipo di veicolo a motore,

le cui emissioni non siano conformi ai requisiti degli allegati della direttiva 70/220/CEE, nella versione modificata dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 31 dicembre 1992, gli Stati membri vietano la prima messa in circolazione dei veicoli le cui emissioni non siano conformi agli allegati della direttiva 70/220/CEE, nella versione modificata nella presente direttiva.

Articolo 3

Gli Stati membri possono prevedere incentivi fiscali per i veicoli cui si applica la presente direttiva. Detti incentivi devono essere conformi alle disposizioni del trattato e devono inoltre soddisfare le seguenti condizioni: - essi devono interessare la totalità della produzione automobilistica nazionale e dei veicoli importati per essere commercializzati sul mercato di uno Stato membro e muniti di dispositivi che consentano di soddisfare, in anticipo, le norme europee che dovranno essere rispettate nel 1992;

- essi devono cessare al momento dell'entrata in vigore obbligatoria dei valori di emissione fissata all'articolo 2, paragrafo 3 per i nuovi veicoli;
- essi devono corrispondere, per ogni tipo di veicolo, ad un importo sostanzialmente inferiore al costo reale dei dispositivi, introdotti per permettere di rispettare i valori fissati, nonché del loro montaggio sul veicolo.

La Commissione deve essere tempestivamente informata, in modo da poter presentare le proprie osservazioni, in merito ai progetti intesi a istituire o modificare gli incentivi fiscali di cui al primo comma.

Articolo 4

Il Consiglio, deliberando alle condizioni previste dal trattato, si pronuncia entro il 31 dicembre 1993 su una proposta che la Commissione presenterà entro il 31 dicembre 1992, tenendo conto del progresso tecnico, in merito ad una nuova riduzione dei valori limite.

I valori limite ridotti non saranno applicabili prima del 1o gennaio 1996 per quanto riguarda le nuove omologazioni ; tali valori ridotti possono servire di base per incentivi fiscali a partire dall'adozione della nuova direttiva.

Articolo 5

Il Consiglio, in base ad una proposta della Commissione che terrà conto dei risultati dei lavori in corso sull'«effetto serra», deciderà a maggioranza qualificata in merito alle misure intese a limitare le emissioni di CO₂ provenienti dai veicoli a motore.

Articolo 6

All'inizio del 1991 la Commissione confermerà in una relazione tecnica complementare la fondatezza della prova alternativa della durata europea (1), che deve essere di rigore perlomeno equivalente alla prova della durata definita nell'allegato VII ed essere più rappresentativa delle condizioni di circolazione prevalenti in Europa. Eventualmente, la prova di invecchiamento accelerato (1) potrà essere modificata, su proposta della Commissione, conformemente alla procedura del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico, prima della fine del 1991.

Articolo 7

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1o gennaio 1992. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 26 giugno 1991.

Per il Consiglio

Il Presidente

R. STEICHEN (1) GU n. C 81 del 30.3.1990 (allegato VII, pag. 98-101).

Allegati omessi, vedi Gazzetta Ufficiale