

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda l'applicazione della norma Euro 5 per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli»

[COM(2018) 137 final — 2018/0065 (COD)]

(2018/C 367/06)

Relatore: **Gerardo LARGHI**

Consultazione	Parlamento europeo, 16.4.2018 Consiglio, 4.4.2018
Base giuridica	Articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Mercato unico, produzione e consumo
Adozione in sezione	7.6.2018
Adozione in sessione plenaria	11.7.2018
Sessione plenaria n.	536
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	125/0/1

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) accoglie favorevolmente la proposta di regolamento COM(2018) 137 final in quanto apporta modifiche puntuali al regolamento n. (UE) 168/2013, volte a bilanciare la necessità dello sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale (omologazione Euro 5) e le capacità effettive di talune imprese di implementarle nei tempi previsti (*fattibilità tecnologica*). Le deroghe, quindi, dovrebbero evitare ripercussioni negative sul mercato e sui livelli occupazionali, pur garantendo il raggiungimento di migliori standard di emissioni in tempi rapidi.

1.2. Il CESE sottolinea che le modifiche proposte dalla Commissione sono in linea con le raccomandazioni del precedente parere CESE in materia ⁽¹⁾. Tra queste si evidenziano: l'applicazione graduale e flessibile del regolamento in funzione dell'effettiva fattibilità tecnologica, costi ragionevoli per imprese e consumatori, l'esclusione dei veicoli di categoria L1 e L2 dall'utilizzo del sistema diagnostico di bordo (OBD) ⁽²⁾. Il Comitato prende altresì atto di un ampio sostegno alla proposta dato dagli Stati membri e da tutti gli *stakeholders* coinvolti.

1.3. Il CESE ritiene che la normativa avrà effetti positivi sui costi sostenuti dalle imprese e, di conseguenza, su quelli sostenuti dai consumatori. In tale contesto, va rimarcato il ruolo sociale dei veicoli di categoria L nelle aree rurali, ove sono spesso un'alternativa alla carenza di mezzi pubblici, e nelle città, in quanto aiutano a ridurre la congestione dovuta al traffico.

1.4. Il CESE è favorevole a rinnovare alla Commissione il potere di adottare atti delegati per altri cinque anni. Il Comitato ritiene che questa condizione sia decisiva per adeguare tempestivamente la normativa vigente in funzione delle costanti evoluzioni tecnologiche e di mercato che riguardano il settore.

1.5. Il CESE riscontra che lo studio della Commissione ⁽³⁾ non tiene conto del costo, della fattibilità tecnica e riproducibilità del test di consumo energetico (tipo di prova VII) per i cicli omologati a propulsione elettrica (L1e-A) e i cicli omologati a pedalata assistita (L1e-B). Il suddetto studio, infatti, si concentra sull'analisi dei soli veicoli con motore a combustione. Il Comitato, quindi, raccomanda alla Commissione di avviare quanto prima uno studio supplementare sul consumo energetico dei veicoli di categoria L1e-A e L1e-B al fine di offrire un quadro normativo certo alle imprese del settore.

⁽¹⁾ GU C 84 del 17.3.2011, pag. 30.

⁽²⁾ GU C 84 del 17.3.2011, pag. 30, punti 4.1, 4.3, 5.3.

⁽³⁾ Relazione dello studio: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles», EU-Books, ET-04-17-619-EN-N.

1.6. Il CESE condivide la proposta della Commissione di posticipare l'applicazione dei limiti di emissioni Euro 5 per i veicoli a quattro ruote leggeri (minicar — L6e-B), i ciclomotori a tre ruote (L2eU), i motocicli trial (L3e-AxT) e enduro (L3e-AxE). Tuttavia, trattandosi di produzioni di nicchia ⁽⁴⁾ realizzati da piccole e micro imprese, il CESE raccomanda di estendere tale deroga al 2024, come inizialmente ipotizzato dalla valutazione d'impatto. Tale misura dovrebbe consentire alle imprese del settore una transizione meno traumatica, favorendo il mantenimento dei livelli occupazionali.

2. Introduzione

2.1. Il settore dei «veicoli di categoria L» è caratterizzato da un'ampia gamma di veicoli leggeri a due, tre e quattro ruote. Questa comprende sette categorie di veicoli: biciclette con pedalata assistita e ciclomotori a due (L1e) e tre ruote (L2e), motocicli a due (L3e) e tre ruote (L4e — sidecar), tricicli a motore (L5e), e quadricicli leggeri (L6e) e pesanti (L7e — quad). Ciascuna categoria è ulteriormente suddivisa al suo interno, per un totale di 25 sottocategorie.

2.2. La diversità di modelli, sistemi di propulsori e utilizzi, rendono la categoria L tra le più variegata e versatile nel settore dei veicoli. Si stima che siano oltre 35 milioni i veicoli di categoria L circolanti in UE.

2.3. Dal 1° gennaio 2016 le prescrizioni di omologazione per i «veicoli di categoria L» ⁽⁵⁾ sono stabilite dal regolamento (UE) n. 168/2013 e dai suoi quattro atti delegati e di esecuzione ⁽⁶⁾.

2.4. La Commissione, prendendo spunto dalle criticità evidenziate dallo «Studio sull'impatto della norma ambientale Euro 5 per i veicoli di categoria L», propone di modificare o integrare taluni articoli del regolamento (UE) n. 168/2013 al fine di chiarirne i principi e facilitarne l'attuazione.

2.5. Tale proposta, auspicata anche dalle stesse aziende del settore ⁽⁷⁾, è stata elaborata dopo la consultazione formale di tutti gli *stakeholders* interessati (aziende produttrici, autorità di omologazione, parti sociali).

3. Sintesi della proposta della Commissione

3.1. Sistema diagnostico di bordo

3.1.1. L'OBD ⁽⁸⁾ serve a controllare il funzionamento generale del veicolo ed in particolare segnala guasti o malfunzionamenti che abbiano ripercussioni in termini di emissioni nocive. Già esistente nell'Euro 4, l'OBD sarà ulteriormente sviluppato nell'Euro 5. Per effetto della normativa Euro 5 l'OBD interverrà sui sensori e gli attuatori dei veicoli, per monitorare il buon funzionamento non solo del motore ma anche del trattamento dei gas di scarico, così come del catalizzatore.

3.1.2. La Commissione propone di posticipare al 2025 taluni aspetti relativi all'obbligo di installazione dell'OBD fase II ed in particolare per quanto concerne il controllo del catalizzatore. Tale misura è prevista solo per alcuni tipi di veicoli, poiché detta strumentazione non potrà essere disponibile nel 2020 per motivi tecnici. La modifica di questa disposizione dovrebbe garantire alle imprese un tempo sufficiente per applicare la normativa.

3.1.3. La Commissione, inoltre, chiarisce che sono esclusi dal sistema OBD-fase II i ciclomotori (categorie L1 e L2), così come i quadricicli leggeri (categoria L6e) e i motocicli delle sottocategorie enduro (L3e-AxE) e trial (L3e-AxT).

⁽⁴⁾ Tali sottocategorie di veicoli rappresentano meno dell'1 % della produzione globale dei veicoli di categoria L.

⁽⁵⁾ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52 — Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

GU L 53 del 21.2.2014, pag. 1 — Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, del 16 dicembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione e che ne modifica l'allegato V.

GU L 25 del 28.1.2014, pag. 1 — Regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione, del 21 novembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la costruzione dei veicoli e i requisiti generali di omologazione dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli.

GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1 — Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione, del 24 ottobre 2013, che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

⁽⁶⁾ Cfr. nota 3.

⁽⁷⁾ <https://www.acem.eu/newsroom/press-releases/329-stefan-pierer-acem-president-we-urgently-need-clarity-from-the-ec-regarding-the-implementation-of-euro-5>.

⁽⁸⁾ *On board technology*. Regolamento (UE) n. 168/2013, articolo 21 e allegato IV 1.8.1, 1.8.2, 1.8.3.

3.2. Metodo controllo emissioni (procedura di durata matematica)

3.2.1. Lo studio sull'impatto ambientale dell'Euro 5 mette in evidenza che il metodo di sottoporre a prova i veicoli dopo «100 km di uso» non consente di valutare la reale degradazione del sistema di controllo delle emissioni del veicolo durante il suo ciclo di vita ⁽⁹⁾.

3.2.2. La Commissione propone di eliminare gradualmente tale metodo entro il 2025. Nel frattempo, si propone di aumentare la distanza percorsa dal veicolo prima di sottoporlo a prova, al fine di assicurare una maggiore affidabilità del dato. Pertanto, la proposta prevede che i veicoli immatricolati tra il 1^o gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 dovranno essere sottoposti a prova delle prestazioni ambientali dopo 2500 km se il veicolo ha velocità massima inferiore a 130 km/h e dopo 3500 km se ha velocità massima uguale o superiore a 130 km/h.

3.3. Applicazione limiti Euro 5

3.3.1. Lo studio sull'impatto Euro 5 conferma che la tecnologia necessaria a soddisfare i nuovi limiti ambientali è già disponibile, eccetto per alcune tipologie di veicoli di categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT e L3e-AxE).

3.3.2. La Commissione, quindi, propone di posticipare l'applicazione di tali limiti dal 2020 al 2022 per le suddette sottocategorie. Questa misura consentirà ai produttori, soprattutto alle PMI, di rispettare i tempi previsti per la transizione verso sistemi di propulsione a emissioni zero, peraltro con un impatto positivo sotto il profilo dei costi a vantaggio dei consumatori.

3.3.3. La Commissione inoltre riscontra che i limiti del livello sonoro Euro 5 necessitano di essere ulteriormente chiariti. Pertanto, propone di derogare la validità degli attuali limiti di emissione Euro 4 finché non saranno stabiliti i nuovi limiti Euro 5.

3.4. Atti delegati

3.4.1. Il regolamento (UE) n. 168/2013 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per un periodo di cinque anni, scaduto lo scorso 21 marzo 2018. Data la necessità di aggiornare costantemente la normativa in funzione del progresso tecnologico, la Commissione chiede di rinnovare il potere di adottare atti delegati per altri cinque anni, con possibilità di proroga tacita.

Bruxelles, 11 luglio 2018.

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER

⁽⁹⁾ Articolo 23, paragrafo 3, lett. C.