

## III

(Atti preparatori)

## COMITATO DELLE REGIONI

108<sup>a</sup> SESSIONE PLENARIA DEL 6, 7 E 8 OTTOBRE 2014

Parere del Comitato delle regioni — Pacchetto «Aria pulita per l'Europa»

(2014/C 415/06)

<b>Relatore</b>	Cor Lamers (NL/PPE), sindaco di Schiedam
<b>Testi di riferimento</b>	Comunicazione della Commissione <i>Un programma «Aria pulita» per l'Europa</i> COM(2013) 918 final Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD) Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

## IL COMITATO DELLE REGIONI

## A. Osservazioni generali

1. prende atto delle proposte della Commissione europea in merito a un nuovo pacchetto per migliorare la qualità dell'aria in Europa e le condivide in linea di massima, compiacendosi nel complesso per il loro approccio alla riduzione delle fonti inquinanti (miglioramento dei collaudi delle autovetture con motori Euro VI, impegni nazionali di riduzione a partire dal 2020 e per il 2030, regolamentazione delle emissioni originate dagli impianti di combustione medi ecc.);
2. constata che l'inquinamento atmosferico è un fenomeno a carattere transnazionale che deve essere affrontato a livello europeo, e osserva altresì che le iniziative e la nuova legislazione proposte dalla Commissione europea sono in linea con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità;
3. concorda con la Commissione europea sul fatto che l'inquinamento atmosferico rappresenta un grave problema: esso è la prima causa ambientale di decesso prematuro nell'UE, provoca dieci volte più vittime degli incidenti stradali ed è associato a malattie respiratorie e cardiovascolari, a incidenti cerebrali e al cancro. L'inquinamento atmosferico è presente principalmente nelle aree urbane, nelle quali vi è anche un'elevata densità demografica, come pure in aree, quali rotte di transito strette o determinate valli (fluviali), in cui, a causa di particolari condizioni geografiche e in combinazione con specifiche condizioni meteorologiche prevalenti, gli effetti delle emissioni possono determinare elevate concentrazioni di inquinanti atmosferici. La salute pubblica e l'ambiente devono rimanere i punti di riferimento della politica europea in materia di qualità dell'aria;

4. giunge alla conclusione che, sebbene negli ultimi anni la qualità dell'aria in Europa sia gradualmente migliorata, i progressi su questo fronte non sono sufficientemente rapidi. Numerosi Stati membri non saranno in grado di conformarsi nei tempi previsti alla direttiva sulla qualità dell'aria, e per 17 di essi è stata avviata la procedura di infrazione;

5. si compiace per il livello di ambizione perseguito a lungo termine dalla Commissione, ma sulla base della politica proposta in materia di emissioni constata che ci vorranno ancora circa due generazioni prima che i cittadini europei possano veramente respirare aria pulita e sana, il che è motivo di particolare preoccupazione;

6. insiste sul carattere transnazionale dell'inquinamento atmosferico e ritiene che questa problematica richieda un approccio multilivello nel quale ciascun livello di governo (europeo, nazionale, regionale e locale) si assuma la propria responsabilità. A tal fine risulta necessario un approccio globale che tenga conto delle responsabilità degli inquinatori, delle competenze giuridiche e di un'equa ripartizione dei costi. Negli ultimi anni tutti i livelli di governo hanno adottato numerose misure per contribuire a migliorare la qualità dell'aria e continuano ad adoperarsi in questo senso, ma hanno bisogno di un adeguato sostegno finanziario e di efficaci strumenti strategici e normativi che producano i risultati voluti (ad es. standard sulle emissioni Euro VI). Le misure locali e regionali sono importanti, ma hanno un impatto positivo limitato (localmente) e generalmente richiedono ingenti investimenti. L'influenza che gli enti locali possono esercitare, le risorse e il margine di manovra di cui essi dispongono sono ridotti. La politica europea di riduzione delle emissioni alla fonte e le normative nazionali incidono spesso in misura molto più efficace sulla qualità dell'aria e, nella maggior parte dei casi, sono più efficienti in termini di costi. Prima di stabilire dei requisiti in materia di immissioni bisognerebbe quindi attuare una politica di riduzione delle emissioni alla fonte;

7. rimanda al suo parere di prospettiva adottato nel 2012 in merito alla revisione della politica dell'UE in materia di qualità dell'aria, nel quale chiede di concentrare l'attenzione su una migliore applicabilità della politica in materia, e quindi su un approccio globale, su una politica europea ambiziosa in materia di riduzione delle emissioni alla fonte e su un collegamento tra la politica europea in materia di immissioni e quella in materia di emissioni, sia in termini di ambizioni che di calendari;

8. richiama altresì l'attenzione sugli importanti principi, riprendendoli nel presente parere, che sono alla base del Settimo programma di azione per l'ambiente e del relativo parere adottato dal Comitato delle regioni in merito al miglioramento dell'integrazione, dell'attuazione e della collaborazione tra i diversi livelli di governo in materia di politica ambientale;

9. rileva che le proposte della Commissione rappresentano delle iniziative concrete per quanto riguarda la politica di riduzione delle emissioni alla fonte ma che, in considerazione delle scadenze proposte, i risultati positivi di tale politica si faranno attendere troppo a lungo. La politica proposta non aiuterà gli Stati membri e gli enti territoriali a conformarsi entro i tempi previsti alle norme stabilite nella direttiva sulla qualità dell'aria. Il Comitato giunge quindi alla conclusione che vi sia ancora una notevole discrepanza tra la politica europea in materia di emissioni e quella in materia di immissioni. Tale situazione deve essere risolta.

## **B. La comunicazione**

### **B.1 Discrepanza tra la politica in materia di emissioni e quella in materia di immissioni**

10. il Comitato sostiene le elevate ambizioni della Commissione europea, la quale mira a pervenire nel lungo termine a una situazione in cui la qualità dell'aria non abbia più alcun effetto (negativo) sulla salute dell'uomo e degli ecosistemi. A questo riguardo, la Commissione fa a giusto titolo riferimento ai rigorosi valori orientativi dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), ma non menziona alcuna data per allinearvisi;

11. la Commissione europea constata che la direttiva sulla qualità dell'aria non viene sufficientemente applicata. Nella maggior parte degli Stati membri non si è giunti (nei tempi previsti) alla conformità alle norme vigenti e contro 17 Stati membri è stata avviata la procedura di infrazione. La Commissione non procederà quindi alla revisione della direttiva a breve termine. Essa punta a riuscire a migliorarne l'attuazione in maniera tale che si giunga alla conformità in tutto il territorio dell'Unione entro il 2020. Tuttavia, sul piano formale, non cambia nulla: non si tratta di un rinvio dell'obbligo (giuridico) di conformarsi nei tempi richiesti ai valori limite vigenti;

12. è ormai assodato che i maggiori cambiamenti devono provenire dalla politica europea di riduzione delle emissioni alla fonte, la quale in questi ultimi anni non ha consentito di raggiungere in maniera soddisfacente i risultati auspicati. Nella pratica, infatti, le emissioni prodotte da diverse categorie di veicoli risultano superiori alle soglie europee in vigore per tali categorie, il che vale anche per le emissioni reali della nuovissima categoria di veicoli che rientrano nella norma Euro VI. Tale situazione causa notevoli problemi soprattutto nelle aree urbane e lungo le rotte di transito. Il CdR però fa anche osservare che gli orientamenti politici e la legislazione dell'UE hanno spesso mancato di ambizione;

13. il Comitato appoggia essenzialmente le proposte della Commissione europea per quanto riguarda la politica di riduzione delle emissioni alla fonte (miglioramento dei collaudi delle autovetture con motori Euro VI, riduzione dei limiti nazionali di emissione, regolamentazione delle emissioni originate dagli impianti di combustione di medie dimensioni, ecc.). Il Comitato sottolinea che, nell'omologazione, i veicoli pesanti devono muoversi nel traffico reale, che le emissioni devono essere misurate a bordo, e che i valori limite definiti non possono essere superati in nessuna condizione di funzionamento; conviene altresì sul fatto che le misure di riduzione delle emissioni alla fonte, sia quelle già in atto che quelle previste (quali la direttiva sulla progettazione ecocompatibile, le misure in campo agricolo, la direttiva sulle emissioni industriali e quella sulle macchine mobili non stradali, tra cui le imbarcazioni per la navigazione interna), possono contribuire in maniera significativa a realizzare le riduzioni richieste. A tal fine è importante dar prova, anche nei prossimi anni, delle necessarie ambizioni e tradurre tali obiettivi in documenti tecnici di riferimento (*Reference Documents on Best Available Techniques* — BREF);

14. tuttavia, né il calendario europeo proposto né gli obiettivi perseguiti dalla politica di riduzione delle emissioni alla fonte sono sincronizzati con gli obblighi derivanti dalla direttiva sulla qualità dell'aria. Gli effetti positivi di tale politica non si faranno sentire sufficientemente presto. Nel suo precedente parere del 2012, il Comitato ha raccomandato di collegare la politica europea in materia di immissioni a quella in materia di emissioni. La Commissione sceglie di non rivedere la direttiva sulla qualità dell'aria prima che la politica di riduzione delle emissioni alla fonte abbia dato i suoi risultati. Tuttavia, considerati i tempi di attuazione previsti, c'è da attendersi che gli effetti positivi di tale politica cominceranno a farsi sentire non prima del 2020-2030. Ciò induce a ritenere che le elevate ambizioni della Commissione non potranno realizzarsi prima del periodo 2030-2050;

15. la Commissione europea ha avviato la procedura di infrazione contro 17 Stati membri, anche se le scadenze applicate non tengono sufficientemente conto del tempo necessario affinché le politiche di riduzione alla fonte possano sortire il proprio effetto. Il Comitato invita la Commissione ad adottare particolare prudenza nel ricorrere a questo tipo di provvedimenti e a optare per un approccio più costruttivo basato su scadenze realistiche;

16. il Comitato propone di offrire agli Stati membri, a condizioni ben precise, una proroga del periodo in cui possono sanare le irregolarità, che tenga conto delle scadenze entro le quali ci si attende che la politica di riduzione delle emissioni alla fonte proposta dalla Commissione dia i suoi risultati. Tra le condizioni da porre figura in particolare l'elaborazione di un programma di risanamento con misure il cui obiettivo ultimo sia quello di conformarsi ai valori limite di immissione;

17. sottolinea che la proposta non esonera gli Stati membri dall'obbligo di adottare delle misure. Infatti, tenendo conto del principio di uguaglianza dinanzi alla legge, la Commissione potrebbe definire condizioni analoghe a quelle che applica (e ha applicato) nel quadro della concessione di deroghe<sup>(1)</sup>. Ciò deve garantire che gli Stati membri in questione si adoperino sufficientemente, adottando politiche e misure adeguate a consentire loro di conformarsi, in tempi ragionevoli, alle concentrazioni fissate dalla direttiva sulla qualità dell'aria;

18. la soluzione alternativa proposta sopra si distingue dal periodo transitorio di deroga applicato attualmente dalla Commissione europea. Essa tiene infatti conto anche delle scadenze entro le quali la politica europea di riduzione delle emissioni alla fonte proposta dalla Commissione produrrà i suoi effetti;

19. a questo riguardo il Comitato osserva che l'inquinamento atmosferico è causato da una combinazione di fonti, e dalle relative emissioni, internazionali, nazionali, regionali e locali. Essendo tutti i livelli di governo responsabili, il Comitato ritiene che i programmi di risanamento debbano essere definiti in stretta collaborazione con gli enti territoriali. Questo tipo di piani potrebbe prevedere, ad esempio, che lo Stato membro in questione orienti le priorità del suo sistema fiscale in modo da incentivare i modi di trasporto più puliti e da scoraggiare quelli più inquinanti. Gli enti territoriali potrebbero poi intervenire, ad esempio, istituendo delle ecozone;

---

<sup>(1)</sup> Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, articoli 22 e 23 e allegato XV.

20. l'adozione di una certa cautela nel ricorso alla procedura di infrazione è importante anche perché tali misure possono portare a sanzioni che, in base alla legislazione (in via di definizione) in diversi Stati membri, verrebbero scaricate sugli enti territoriali. Nel suo parere del 2012, il Comitato delle regioni aveva giudicato ingiusto ogni trasferimento delle sanzioni agli enti territoriali. In materia di qualità dell'aria, le responsabilità dei diversi livelli di governo devono presentare un forte grado di reciprocità. È ingiusto chiedere conto e infliggere sanzioni a un unico livello di governo. Inoltre, è ingiustificabile scaricare la responsabilità sul livello di governo meno influente, quando in molti Stati membri le scelte di principio vengono prese a livello nazionale.

## **B.2 Ricerca, innovazione, condivisione delle conoscenze e mezzi**

21. nel suo parere del 2012, il Comitato delle regioni aveva fatto presente che è importante esaminare se il carbonio elementare o fuliggine non rappresenti un indicatore più adeguato dal punto di vista della salute del PM<sub>2,5</sub> e del PM<sub>10</sub>. Nelle sue proposte la Commissione europea non procede ad alcun esame dettagliato di questo tipo. Il Comitato insiste sull'importanza di approfondire le ricerche in tale direzione. Tuttavia, la Commissione si occupa del particolato carbonioso (*black carbon*) nel suo programma «Aria pulita» per l'Europa, e il Comitato apprezza l'impegno assunto dall'istituzione: «Nell'attuazione delle riduzioni per il PM<sub>2,5</sub>, verrà prestata particolare attenzione alla riduzione del particolato carbonioso (*black carbon*), l'altro grande forzante climatico a vita breve»;

22. il Comitato accoglie con favore l'approccio integrato sostenuto dalla Commissione europea e ribadisce che è fondamentale garantire il coordinamento con le politiche collegate, quali la politica climatica ed energetica, la politica economica e industriale e la politica agricola e dei trasporti;

23. questo approccio integrato trova corrispondenza anche nei fondi europei. Gli obiettivi in materia di qualità dell'aria potranno essere meglio realizzati aumentando la flessibilità dei fondi europei e orientandone le priorità verso le misure volte a migliorare la qualità dell'aria, e la Commissione risponderebbe così in modo adeguato all'auspicio di un approccio integrato. Il CdR incoraggia gli enti locali e regionali ad attivarsi per ottenere le risorse dei fondi europei;

24. il Comitato condivide l'importanza che la Commissione europea attribuisce all'innovazione e allo scambio di conoscenze nel settore della qualità dell'aria, ad esempio nel quadro di progetti pilota o ampliando la gamma di strumenti di gestione della qualità dell'aria a livello locale e regionale;

25. l'inquinamento atmosferico è causato in gran parte dal traffico stradale motorizzato, e, in linea con il parere adottato nel 2012, è importante che si continuino a sostenere le attività di ricerca e di promozione riguardanti l'impiego di tecnologie di propulsione alternative, come i veicoli ibridi ricaricabili, i veicoli elettrici, i veicoli a idrogeno ecc. A questo riguardo, il Comitato rinvia anche alle raccomandazioni formulate nel suo parere in merito alla comunicazione CARS 2020;

26. per questa iniziativa, come pure per altre iniziative in materia di qualità dell'aria, è anche importante che in futuro siano stanziati risorse finanziarie sufficienti, ad esempio attraverso i fondi strutturali e i programmi Orizzonte 2020 e Life.

## **C. Proposta di direttiva concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici**

27. la politica europea di riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici rappresenta uno strumento importante per diminuire l'inquinamento atmosferico nell'UE. Essa promuove la lotta assolutamente necessaria contro le grandi fonti inquinanti, quali le emissioni prodotte dall'agricoltura e dall'industria;

28. in questo contesto, il Comitato appoggia la proposta della Commissione relativa a impegni nazionali supplementari di riduzione a partire dal 2020 e per il 2030. Tale misura è di grande importanza per diminuire le concentrazioni (di fondo) a livello locale e regionale;

29. il Comitato riconosce la necessità di fissare nuovi obiettivi internazionali per il 2020 attraverso il protocollo di Göteborg riveduto, che incentiva anche i paesi non europei ad attuare politiche volte a migliorare la qualità dell'aria. La revisione di tale protocollo non prevede tuttavia misure complementari per gli Stati membri prima del 2020, e l'imposizione di obblighi nazionali supplementari di riduzione è prevista solo a più lungo termine;

30. ciò significa che per ora non vi sarà una riduzione sostanziale delle emissioni di inquinanti atmosferici e che, finché i requisiti più rigorosi in materia di emissioni nazionali non avranno prodotto il loro effetto, gli enti locali e regionali non beneficeranno di aiuti supplementari per potersi conformare in tempo ai requisiti in materia di immissioni stabiliti dalla direttiva sulla qualità dell'aria;

31. accoglie con grande favore le disposizioni dell'articolo 6 che impongono agli Stati membri di valutare, nei loro programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico, in che misura le fonti di emissione nazionali possono esercitare un impatto sulla qualità dell'aria nel loro territorio e negli Stati membri limitrofi, e di tenere conto della necessità di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria nei loro territori e, se del caso, negli Stati membri limitrofi. Il CdR auspica che tali disposizioni siano mantenute nella versione definitiva della direttiva;

32. il Comitato auspica un livello di ambizione sufficientemente elevato per quanto concerne gli impegni nazionali di riduzione per il 2030. Secondo la valutazione di impatto della Commissione europea è possibile ottenere, in maniera efficiente in termini di costi, un livello di ambizione più elevato di quello attualmente previsto dalle proposte. Il Comitato auspica pertanto che gli obblighi di riduzione proposti per il 2030 siano perlomeno mantenuti, e che impegni più rigorosi siano presi non appena possibile. Tuttavia, i livelli di riduzione prescritti devono essere realistici e adeguati alle possibilità tecnologiche applicabili secondo criteri economicamente sostenibili;

33. il Comitato raccomanda di fissare degli obiettivi intermedi per il 2025 che siano altrettanto vincolanti quanto quelli indicati per il 2020 e il 2030. In questo modo verrebbe stabilita una tappa supplementare di controllo che costringerebbe gli Stati membri a cominciare in tempo utile a ridurre le emissioni nocive;

34. il Comitato approva i meccanismi di flessibilità proposti, ma fa presente che essi non devono servire da pretesto per non intervenire nel caso in cui la politica dovesse produrre effetti deludenti.

**D. *Proposta di direttiva relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi***

35. il Comitato appoggia l'iniziativa della Commissione europea di proporre una regolamentazione delle emissioni (di anidride solforosa, ossidi di azoto e particolato) provenienti dagli impianti di combustione con potenza termica nominale compresa tra 1 e 50 MW, il cui numero nell'UE è pari a circa 142 986. Tale proposta mira a creare, per questa categoria di impianti di combustione, la legislazione che finora mancava. La proposta della Commissione riguarda soltanto l'anidride solforosa, gli ossidi di azoto e il particolato. Il Comitato invita la Commissione a esaminare, nel quadro di una futura normativa, se sia opportuno regolamentare le emissioni di monossido di carbonio;

36. la fissazione di obiettivi ambiziosi per questo tipo di impianti è di notevole importanza per realizzare gli obiettivi stabiliti nel quadro degli obblighi nazionali di riduzione delle emissioni e della direttiva sulla qualità dell'aria, ma il Comitato riconosce anche l'importanza di un cambiamento delle fonti di energia, passando, in alcuni casi, dai combustibili fossili alla biomassa, con l'installazione dei meccanismi e sistemi necessari per ridurre le emissioni causate dalla combustione della biomassa. A tal fine, è pertanto essenziale prescrivere le migliori tecnologie disponibili. Esistono buoni esempi di nuovi impianti che consentono di rispettare soglie massime di emissione rigorose grazie a misure primarie, come nel caso delle caldaie e delle turbine alimentate a gas naturale;

37. ritiene, per quanto riguarda l'efficienza in termini di costi della riduzione delle emissioni, che dovrebbe essere possibile considerare il contributo alle emissioni nette nazionali apportato dalle emissioni degli impianti di combustione per la produzione di energia di piccole e medie dimensioni;

38. si aspetta che la politica dell'UE in materia di qualità dell'aria sia caratterizzata da prevedibilità, un approccio di lungo termine e una coerenza naturale con le politiche dell'Unione in materia di clima, di energia e di altro tipo;

39. per quanto concerne l'allegato IV, è importante precisare meglio la frequenza delle misurazioni, i parametri e i metodi di misurazione previsti nella direttiva. Tali informazioni sono fondamentali per poter discutere dell'applicabilità e, pertanto, dei requisiti in materia di emissioni stabiliti dalla direttiva;

40. diversi Stati membri dispongono già di una normativa nazionale sugli impianti di combustione di medie dimensioni. In alcuni casi, i requisiti in materia di emissioni sono più rigorosi di quelli previsti dalle norme europee proposte, in altri invece no. Dal punto di vista dell'ambiente e della salute è importante che gli Stati membri che hanno fissato requisiti più rigorosi possano continuare ad applicarli;

41. considera essenziale che la direttiva sugli impianti di combustione medi tenga conto dell'efficienza in termini di costi al momento di fissare i valori limite per emissioni come i particolati che si applicherebbero sia agli impianti esistenti sia a quelli nuovi;

42. ai fini dell'applicabilità e della proporzionalità, il Comitato chiede che siano prese in considerazione altre possibilità di maggiore differenziazione. Ciò potrebbe avvenire sulla base della potenza e del combustibile utilizzato, certamente nel caso in cui i valori limite possono essere rispettati soltanto con l'utilizzo di un'onerosa tecnologia di fine ciclo e i cui costi gravano in misura relativamente maggiore sugli impianti di dimensioni più ridotte. In caso di combustibili non standard (gas e liquidi di processo, biogas, ecc.), sarebbe opportuno considerare la possibilità di ricorrere maggiormente ad approcci su misura. Inoltre, viste le notevoli differenze dal punto di vista della tecnica utilizzata, bisognerebbe prendere in considerazione una differenziazione in base al tipo di impianto (attraverso una classificazione in diverse categorie, ad esempio, turbine a gas, motori, caldaie e altro). Un approccio standardizzato troppo stringente rischia di rendere inutilmente rigorosi i requisiti per determinati tipi di impianti;

43. i requisiti proposti in materia di registrazione e sorveglianza possono comportare talvolta notevoli oneri amministrativi (supplementari) per gli enti e le imprese. Occorre quindi valutarne l'opportunità in maniera critica. Un esempio concreto è rappresentato dalle caldaie: da un punto di vista tecnico, una elevata frequenza di misurazione apporta scarso valore aggiunto poiché in questi impianti l'invecchiamento e l'inquinamento sono aspetti meno rilevanti di quanto non lo siano nel caso, ad esempio, dei motori.

## II. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

### Emendamento 1

#### Articolo 4, paragrafo 1

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE — COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Gli Stati membri riducono le loro emissioni annue antropogeniche di biossido di zolfo (SO <sub>2</sub> ), ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ), composti organici volatili non metanici (NMVOC), ammoniaca (NH <sub>3</sub> ), particolato (PM <sub>2,5</sub> ) e metano (CH <sub>4</sub> ) conformemente agli impegni nazionali di riduzione delle emissioni applicabili dal 2020 e dal 2030, come indicato all'allegato II.	Gli Stati membri riducono le loro emissioni annue antropogeniche di biossido di zolfo (SO <sub>2</sub> ), ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ), composti organici volatili non metanici (NMVOC), ammoniaca (NH <sub>3</sub> ), particolato (PM <sub>2,5</sub> ) e metano (CH <sub>4</sub> ) conformemente agli impegni nazionali di riduzione delle emissioni applicabili dal 2020, <u>2025</u> e <del>dal</del> 2030, come indicato all'allegato II.

#### Motivazione

Gli obiettivi intermedi per il 2025 devono essere altrettanto vincolanti quanto quelli indicati per il 2020 e il 2030. Il carattere vincolante è di notevole importanza per incoraggiare gli Stati membri a conformarsi effettivamente agli obblighi nazionali di riduzione delle emissioni entro il 2030. Tale modifica dovrebbe concretizzarsi, tra l'altro all'allegato II, secondo una traiettoria lineare di riduzione stabilita tra i livelli di emissione per il 2020 e quelli di emissione definiti dagli impegni di riduzione delle emissioni per il 2030.

### Emendamento 2

#### Articolo 4, paragrafo 2

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE — COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Fatto salvo il paragrafo 1, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie che non comportino costi sproporzionati per limitare nel 2025 le loro emissioni antropogeniche di SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , COVMC, NH <sub>3</sub> , PM <sub>2,5</sub> e CH <sub>4</sub> . I livelli di queste emissioni saranno fissati sulla base dei combustibili venduti, secondo una traiettoria lineare di riduzione stabilita tra i loro livelli di emissione per il 2020 e i livelli di emissione definiti dagli impegni nazionali di riduzione delle emissioni per il 2030.	<del>Fatto salvo il paragrafo 1, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie che non comportino costi sproporzionati per limitare nel 2025 le loro emissioni antropogeniche di SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COVMC, NH<sub>3</sub>, PM<sub>2,5</sub> e CH<sub>4</sub>. I livelli di queste emissioni saranno fissati sulla base dei combustibili venduti, secondo una traiettoria lineare di riduzione stabilita tra i loro livelli di emissione per il 2020 e i livelli di emissione definiti dagli impegni nazionali di riduzione delle emissioni per il 2030.</del>
Qualora le emissioni del 2025 non possano essere limitate secondo la traiettoria stabilita, gli Stati membri ne spiegano i motivi nelle relazioni trasmesse alla Commissione conformemente all'articolo 9.	<del>Qualora le emissioni del 2025 non possano essere limitate secondo la traiettoria stabilita, gli Stati membri ne spiegano i motivi nelle relazioni trasmesse alla Commissione conformemente all'articolo 9.</del>



**Motivazione**

Il paragrafo 2 dell'articolo 4 contiene disposizioni per il 2025, ma non è più pertinente qualora vengano fissati degli obiettivi intermedi vincolanti per tale data.

**Emendamento 3**

Articolo 5, paragrafo 6

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE — COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
La Commissione può adottare atti di esecuzione per specificare le modalità d'uso dei meccanismi di flessibilità di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 14.	La Commissione <del>può</del> <del>adottare</del> atti di esecuzione per specificare le modalità d'uso dei meccanismi di flessibilità di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 14.

**Motivazione**

Per quanto riguarda i meccanismi di flessibilità, per l'ulteriore attuazione è necessario che sia (e non «che possa essere») adottata una decisione di esecuzione.

Bruxelles, 7 ottobre 2014.

*Il presidente  
del Comitato delle regioni*

Michel LEBRUN