

Bruxelles, 1° febbraio 2016
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2016/0014 (COD)**

**5712/16
ADD 4**

**ENT 20
MI 45
CODEC 103**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	28 febbraio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2016) 10 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2016) 10 final.

All.: SWD(2016) 10 final

Bruxelles, 27.1.2016
SWD(2016) 10 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio

relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli

{COM(2016) 31 final}
{SWD(2016) 9 final}

Scheda di sintesi
Impatto del caso VW sulla revisione del quadro di omologazione dei veicoli a motore.
A. Necessità di agire
Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?
Il caso VW esige una rivalutazione approfondita dell'attuale sistema di omologazione dei veicoli a motore al fine di ovviare alle carenze normative che hanno impedito di scoprire questa violazione su vasta scala dei requisiti di omologazione riguardanti le emissioni inquinanti. Il fatto che possano verificarsi casi come questo mette a repentaglio la credibilità del sistema di omologazione. La portata e il carattere manifesto di questa violazione dimostrano che i responsabili erano assolutamente fiduciosi che la frode non sarebbe stata scoperta. Essa ha fatto venir meno la fede nel principio della fiducia reciproca su cui è stata costruita la legislazione del mercato interno dei veicoli a motore. È necessaria una modifica sostanziale del sistema di omologazione per affrontare questo problema di credibilità nonché per ripristinare la fiducia della società e condizioni di parità nel mercato interno. Gli elementi principali alla base del problema sono la mancaanza di vigilanza sui soggetti responsabili del corretto funzionamento del meccanismo di controllo di conformità ex ante (omologazione) e l'assenza di un efficace meccanismo di controllo ex-post (vigilanza del mercato).
Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?
Si prevede che l'iniziativa: ✓ cambierà radicalmente le procedure di verifica della conformità ai requisiti di sicurezza e ambientali dei veicoli a motore e dei relativi prodotti, ✓ garantirà l'individuazione precoce e la prevenzione dei problemi di non conformità, ✓ ridurrà al minimo il rischio che prodotti dell'industria automobilistica non conformi possano essere immessi o rimanere sul mercato dell'UE, e ✓ prevederà deterrenti efficaci per impedire che gli operatori coinvolti ignorino, aggirino e violino le regole del gioco.
Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE?
Gli Stati membri sono responsabili dell'attuazione e dell'applicazione della legislazione sui prodotti dell'industria automobilistica nel loro territorio, ma l'ampiezza e la portata del caso VW hanno dimostrato che l'azione individuale degli Stati membri a livello nazionale non è sufficiente ad individuare e prevenire gravi problemi di non conformità sul mercato interno. Vi è un'esigenza giustificata di supervisione a livello di UE ai fini di un'applicazione delle norme armonizzata e coordinata, basata su criteri comunemente applicabili e applicati in modo uniforme dagli Stati membri. Ciò è indispensabile per assicurare parità di condizioni in tutta l'UE. Il caso VW ha dimostrato che se gli Stati membri adottano azioni correttive singolarmente a livello nazionale, emerge il rischio che i problemi non siano affrontati in modo uniforme in tutta l'UE e che si creino ostacoli alla libera circolazione dei veicoli a motore nel mercato interno.

B. Soluzioni			
Quali opzioni strategiche, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?			
Già prima che scoppiasse il caso VW, la Commissione stava lavorando a proposte volte a migliorare la normativa in materia di omologazione dei veicoli a motore e aveva individuato gli ambiti principali con un grande potenziale di miglioramento per affrontare meglio il problema dei prodotti dell'industria automobilistica non sicuri e non conformi. La valutazione delle possibili opzioni strategiche ha portato alla conclusione che un'azione normativa in questi ambiti sarebbe la più efficace. La nuova valutazione di queste opzioni strategiche alla luce del caso VW ha messo in evidenza la necessità di rafforzare ulteriormente la loro efficacia in termini di individuazione e prevenzione dei problemi di non conformità. Questa nuova valutazione ha portato inoltre all'identificazione di una grande debolezza del sistema di omologazione, ovvero la mancaanza di vigilanza sui soggetti responsabili del corretto funzionamento del meccanismo di controllo di conformità ex ante (omologazione) e l'assenza di un efficace meccanismo di controllo ex-post (vigilanza del mercato). <table border="1"> <tr> <td>Ambiti principali identificati per migliorare la normativa in materia di omologazione (prima del caso VW)</td></tr> <tr> <td>A: tracciabilità dei prodotti e responsabilità degli operatori economici</td></tr> <tr> <td>B: responsabilità e cooperazione delle autorità preposte all'applicazione della legge</td></tr> </table>	Ambiti principali identificati per migliorare la normativa in materia di omologazione (prima del caso VW)	A: tracciabilità dei prodotti e responsabilità degli operatori economici	B: responsabilità e cooperazione delle autorità preposte all'applicazione della legge
Ambiti principali identificati per migliorare la normativa in materia di omologazione (prima del caso VW)			
A: tracciabilità dei prodotti e responsabilità degli operatori economici			
B: responsabilità e cooperazione delle autorità preposte all'applicazione della legge			

C: qualità dei compiti connessi all'omologazione svolti dai servizi tecnici
D: misure di salvaguardia e richiami post-commercializzazione
E: procedure per garantire la conformità della produzione
Nuovi ambiti identificati per migliorare la normativa in materia di omologazione (dopo il caso VW)
F: supervisione e coordinamento dell'applicazione dell'omologazione e della vigilanza del mercato

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Le opzioni di natura normativa per gli ambiti da A a E sono sostenute dalla maggioranza degli operatori economici, delle autorità nazionali e dei servizi tecnici. Anche l'introduzione della vigilanza del mercato prevista per l'ambito F è sostenuta da queste parti interessate. Dopo lo scoppio del caso VW è stato chiesto a gran voce alla Commissione di stabilire anche una supervisione e un coordinamento a livello di UE per garantire l'effettivo rispetto degli obblighi di omologazione e di vigilanza del mercato. Il Parlamento europeo e le ONG per la tutela dell'ambiente e dei consumatori in particolare sostengono questa opzione.

C. Impatto delle opzioni preferite

Quali sono i vantaggi delle opzioni preferite (se ce ne sono, altrimenti delle opzioni principali)?

Si stima che la combinazione preferita di opzioni strategiche di natura normativa per i principali ambiti valutati prima dello scoppio del caso VW (denominati provvedimenti pre-VW) sia in grado di ridurre il valore del mercato occupato dai prodotti dell'industria automobilistica non conformi e non sicuri, rispettivamente di EUR 656 milioni e di EUR 12 miliardi l'anno. La nuova valutazione alla luce del caso VW ha fatto emergere la necessità di rafforzare ulteriormente i provvedimenti pre-VW con azioni complementari (denominati provvedimenti post-VW) per aumentarne l'efficacia in termini di riduzione del valore di mercato occupato dai prodotti dell'industria automobilistica non conformi. Si è calcolato che i vantaggi supplementari derivanti dai provvedimenti post-VW nell'ambito F, che prevedono una vigilanza e un coordinamento migliori da parte dell'UE per l'applicazione degli obblighi di omologazione e di vigilanza del mercato, genererebbero benefici pari a ulteriori EUR 117 milioni/anno. (Vedi tabella di riepilogo sotto riportata).

Benefici in termini di riduzione della percentuale di prodotti dell'industria automobilistica non conformi e non sicuri sul mercato dell'UE (milioni di EUR/anno)							
Riduzione di ↓ Ambito →	A	B	C	D	E	F	Combinazione
Prodotti non conformi							
Provvedimenti pre-VW	188	94	124	-	250	-	656
Provvedimenti post-VW	-	47	62	-	125	117	351
Totale provvedimenti pre-VW + post-VW	188	141	186	-	375	117	1007
Prodotti non sicuri							
Provvedimenti pre-VW	1500	4500	3750	-	2250	-	12000
Prodotti non conformi + prodotti non sicuri	1688	4641	3936	-	2625	117	13007

La combinazione dei provvedimenti pre-VW e post-VW ridurrebbe anche il numero di veicoli da richiamare, per ulteriori risparmi in termini di costi stimati in circa EUR 60 milioni l'anno per gli operatori economici e le autorità coinvolte e con la conseguente riduzione degli inconvenienti per i proprietari dei veicoli interessati.

Quali sono i costi delle opzioni preferite (se ce ne sono, altrimenti delle opzioni principali)?

La stima dei costi dei provvedimenti pre-VW e post-VW e della loro combinazione è riassunta nella tabella a seguire.

Sintesi dei costi stimati per l'attuazione dei provvedimenti pre-VW e post-VW (milioni di EUR)			
	Pre-VW	Post-VW	Totale
Costi per i costruttori	90,0	10,0	100,0
Costi dell'introduzione della vigilanza del mercato	10,0	182,0	192,0
Costi per i servizi tecnici	3,0	9,0	12,0
Costi di attuazione e applicazione da parte degli Stati membri	28,0	-	28,0
Costi della supervisione e del coordinamento dell'UE	-	9,0	9,0

Costi totali stimati per l'attuazione dei provvedimenti pre-VW e post-VW		131,0	210,0	341,0
Nota: la stima dei costi di attuazione dei provvedimenti pre-VW e post-VW è almeno un ordine di grandezza inferiore ai benefici stimati.				
Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?				
L'impatto dei provvedimenti pre-VW sulle imprese in termini di costi dell'attività commerciale, capacità di innovare e competitività internazionale è stato valutato nel dettaglio in uno studio sulle conseguenze per la competitività. Ciò che è emerso è che i provvedimenti previsti possono avere un impatto relativamente maggiore sui settori dell'industria in cui predominano le PMI, come i costruttori di determinate categorie di veicoli, i distributori di veicoli e componenti e anche alcuni servizi tecnici. Gli impatti attesi non sono tuttavia così significativi da richiedere misure di mitigazione specifiche per le PMI. Non si prevede che i provvedimenti post-VW abbiano un impatto significativo sulle PMI.				
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?				
Come risulta dalla sintesi dei costi stimati, l'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali deriva principalmente dal rafforzamento degli obblighi di vigilanza del mercato e di esecuzione.				
Sono previsti altri impatti significativi?				
Il secondo impatto più significativo individuato riguarda gli operatori economici, in particolare gli importatori di paesi terzi, che dovrebbero designare un rappresentante UE ai fini della vigilanza del mercato. Va osservato che esiste già un obbligo analogo ai fini dell'omologazione, che prevede che i costruttori di paesi terzi designino un rappresentante autorizzato nell'UE. Per tali operatori economici il costo supplementare sarebbe limitato se utilizzassero tale rappresentante anche ai fini della vigilanza del mercato.				
D. Tappe successive				
Quando saranno riesaminate le misure proposte?				
Il quadro di omologazione è stato integralmente aggiornato nel 2007 con la direttiva 2007/46/CE, seguita da un esercizio di semplificazione nel 2009 con il regolamento sulla sicurezza generale n. 661/2009. Una verifica dell'idoneità di tale quadro, effettuata nel 2013, ha dimostrato che un riesame motivato di tutte le disposizioni quadro non era possibile a causa di una serie di disposizioni transitorie che non erano ancora entrate pienamente in vigore e della mancanza di esperienza per quanto riguarda l'attuazione delle nuove disposizioni. L'insegnamento da trarre è che il prossimo riesame ha senso soltanto se si prevede un periodo sufficiente per acquisire la necessaria esperienza e raccogliere prove pertinenti degli effetti positivi delle misure previste (ossia almeno 5 anni dopo l'entrata in vigore).				