



Bruxelles, 19 maggio 2017
(OR. en)

9271/17

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

ENT 128
MI 425
CODEC 830

NOTA

Origine:	presidenza
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
n. doc. Comm.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Oggetto:	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 (prima lettura) - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 28 gennaio 2016 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta di regolamento in oggetto.

2. Scopo del regolamento in oggetto è rivedere il quadro giuridico relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi definito nella direttiva quadro 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale revisione si inserisce nel contesto delle nuove tecnologie disponibili sul mercato nonché dei recenti casi di irregolarità in materia di dati sulle emissioni delle autovetture. La proposta della Commissione affronta inoltre le carenze riscontrate in una "verifica dell'idoneità" della normativa vigente effettuata dalla Commissione nel 2013. Di conseguenza, la proposta intende altresì eliminare le eventuali divergenze nell'interpretazione e nell'applicazione delle disposizioni legislative da parte delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici nazionali.

La revisione dell'attuale quadro giuridico è strettamente correlata al pacchetto normativo sulle emissioni reali di guida, dal momento che anche quest'ultimo affronta, tra l'altro, il problema delle irregolarità in materia di emissioni delle autovetture.

3. Il regolamento proposto mantiene l'obiettivo della direttiva 2007/46/CE, vale a dire facilitare la libera circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi nel mercato interno e applicare il principio del riconoscimento reciproco definendo prescrizioni armonizzate in materia di omologazione. Lo scopo è conseguire un adeguato livello di sicurezza e di prestazioni ambientali dei veicoli a motore e affrontare le principali carenze individuate nell'attuale sistema di omologazione. La proposta di regolamento riprende pertanto la maggior parte degli elementi contenuti nella direttiva 2007/46/CE. Modifiche sostanziali sono state introdotte nei seguenti settori:

- miglioramento, attraverso il rafforzamento delle disposizioni relative ai servizi tecnici, della qualità delle prove per l'immissione dei veicoli sul mercato;
- introduzione di un sistema efficace di vigilanza del mercato per controllare la conformità delle auto già disponibili sul mercato, con la possibilità per gli Stati membri e la Commissione di procedere a verifiche a campione sui veicoli al fine di individuare precocemente i casi di non conformità;

- rafforzamento del sistema di omologazione prevedendo un maggiore controllo europeo nel processo di omologazione, in particolare tramite l'istituzione di un forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione composto da rappresentanti delle autorità nazionali responsabili dell'omologazione e della vigilanza del mercato.
4. Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il proprio parere il 25 maggio 2016.
 5. In seno al Parlamento europeo la principale commissione competente è la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO), il cui relatore è Daniel Dalton (ECR-UK). La commissione IMCO ha votato la sua relazione in data 9 febbraio 2017. Tale voto è stato confermato in occasione della seduta plenaria del Parlamento europeo del 4 aprile 2017.

II. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO

6. L'esame della proposta da parte del Gruppo "Armonizzazione tecnica" (Veicoli a motore) ha avuto inizio nel febbraio 2016. Nel corso delle presidenze dei Paesi Bassi, della Slovacchia e di Malta il Gruppo ha dedicato 25 riunioni alla proposta in oggetto.
7. La valutazione d'impatto che accompagna la proposta in oggetto è stata esaminata in dettaglio il 9 e 21 marzo 2016, concentrandosi in particolare sugli aspetti in merito ai quali le delegazioni hanno chiesto ulteriori chiarimenti. Sulla base delle risposte fornite a fronte della check-list sono state inoltre individuate alcune questioni specifiche che hanno richiesto un'attenzione particolare e una discussione approfondita.
8. Durante la sessione del Consiglio "Competitività" del 28 novembre 2016, la presidenza ha presentato una nota informativa al punto "Varie". Sono seguite una discussione politica e la presentazione di una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori in occasione del Consiglio "Competitività" del 20 febbraio 2017.

9. Nel complesso gli Stati membri sostengono gli obiettivi generali della proposta, quali il miglioramento del quadro che disciplina la libera circolazione dei veicoli a motore nel mercato interno facendo fronte alle lacune dell'attuale quadro giuridico in materia di omologazione. Tutte le delegazioni convengono sulla necessità di migliorare l'attuazione uniforme delle norme in tutta l'UE al fine di ridurre le possibili differenze di interpretazione e applicazione da parte delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici nazionali. In generale ritengono inoltre che sia opportuno applicare norme più efficaci in materia di vigilanza del mercato al fine di migliorare l'individuazione precoce dei casi di non conformità.
10. Alla luce delle preoccupazioni sollevate dagli Stati membri, la proposta di compromesso della presidenza ha subito considerevoli modifiche nel corso delle discussioni a livello di Gruppo e sulla base dello scambio di opinioni di carattere politico a livello di Consiglio. Nel complesso, il Gruppo ha esaminato il testo al fine di chiarire e razionalizzare il quadro proposto. Una serie di disposizioni tecniche sono state modificate e integrate laddove necessario e vari atti delegati proposti dalla Commissione sono stati trasformati in atti di esecuzione.
11. I risultati della seduta plenaria del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 sono stati esaminati per la prima volta dal Gruppo in occasione della riunione del 27 aprile 2017. Anche se varie modifiche possono essere accolte in quanto tali o in linea di principio, il Gruppo ha deciso che occorre più tempo per effettuare un esame approfondito delle modifiche del PE.
12. Il testo di compromesso della presidenza che figura nel doc. 8647/17 è stato discusso nella riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper) del 12 maggio 2017. Da tale esame è emerso che ora la maggioranza delle delegazioni può accettare il compromesso della presidenza, compresa una versione riveduta dell'articolo 90 sulle sanzioni amministrative. In tale contesto il presidente ha concluso che il compromesso sarebbe stato presentato al Consiglio "Competitività" del 29 maggio 2017 al fine di giungere a un orientamento generale.

Il testo di compromesso riveduto della presidenza risultante dalla riunione del Coreper del 12 maggio 2017 figura nel documento 9272/17.

III. PRINCIPALI QUESTIONI POLITICHE

13. Il testo di compromesso della presidenza riflette gli sforzi costanti della presidenza e degli Stati membri per trovare un giusto equilibrio tra i differenti interessi e obiettivi. Pertanto, la presidenza considera il testo di compromesso una solida base per giungere a un orientamento generale nella prossima sessione del Consiglio "Competitività" del 29 maggio 2017. Il compromesso della presidenza affronta le principali preoccupazioni sollevate dagli Stati membri modificando la proposta della Commissione come segue:

a) Norme in materia di vigilanza del mercato (articolo 8 e considerando 23, 23 bis, 23 ter e 24)

La proposta di compromesso della presidenza sull'articolo 8 trova un equilibrio tra il rafforzamento delle norme in materia di vigilanza del mercato per mezzo dell'imposizione di un numero minimo di controlli all'anno sui veicoli, da un lato, e il mantenimento di sufficiente flessibilità affinché gli Stati membri più piccoli possano continuare a chiedere agli altri Stati membri di eseguire i controlli prescritti per conto loro, dall'altro lato.

b) Verifica della conformità da parte della Commissione (articolo 9)

La proposta di compromesso della presidenza prevede che, ai fini della verifica della conformità, la Commissione mantenga la possibilità di organizzare ed effettuare le proprie prove e ispezioni di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche messi a disposizione sul mercato al fine di reagire immediatamente a eventuali irregolarità, se necessario. Il testo della presidenza aumenta quindi il livello di indipendenza nella verifica della conformità.

c) Forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione (articolo 10 e considerando 19)

La proposta della Commissione prevede l'istituzione di un forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione. Il testo della presidenza si basa sulla proposta della Commissione, stabilisce che il forum debba avere un ruolo consultivo e specifica meglio l'elenco delle funzioni che il forum dovrebbe svolgere.

d) Norme relative alla struttura tariffaria nazionale per i costi di omologazione e di vigilanza del mercato (articolo 30)

La proposta della Commissione prevede l'obbligo per gli Stati membri di istituire una struttura tariffaria nazionale per coprire i costi delle attività di omologazione e di vigilanza del mercato. Il compromesso della presidenza elimina tale obbligo e precisa inoltre che gli Stati membri hanno l'obbligo di finanziare le attività di vigilanza del mercato, ma possono scegliere i mezzi da utilizzare a tal fine.

e) Validità della scheda di omologazione (articolo 33, paragrafo 1)

La Commissione propone di limitare la validità della scheda di omologazione a cinque anni. Una larghissima maggioranza di delegazioni mette in dubbio il valore aggiunto di tale limitazione e insiste sul mantenimento del regime esistente senza limitazione della validità. In questo contesto, la relativa disposizione è stata eliminata dal testo del compromesso della presidenza.

f) Valutazione inter pares delle autorità di omologazione (articolo 71) e valutazione dei servizi tecnici (articolo 77 e considerando 18)

La proposta della Commissione introduce il concetto di valutazione inter pares delle autorità di omologazione. Dato che gli Stati membri erano divisi tra quelli che lo considerano un contributo a un'applicazione più uniforme delle norme e quelli che lo rifiutano a causa degli oneri amministrativi ingiustificati, il testo della presidenza trova un delicato equilibrio. Stabilisce pertanto che le autorità di omologazione non siano oggetto di valutazione inter pares quando designano tutti i loro servizi tecnici sulla base di un accreditamento fondato su norme riconosciute a livello internazionale.

Per quanto concerne i servizi tecnici, il testo della presidenza propone di coinvolgere gli organismi nazionali di accreditamento nella valutazione dei servizi tecnici e nell'istituzione di gruppi di valutazione congiunta. Esso offre un approccio equilibrato rendendo obbligatoria la valutazione congiunta solo in circostanze opportune e consentendo al contempo alcune deroghe per i servizi tecnici che effettuano omologazioni individuali nazionali e quelli che si limitano a verificare la corretta installazione di componenti nelle categorie O₁ e O₂.

g) Sanzioni amministrative (articolo 90 e considerando 42)

La proposta della Commissione introduce sanzioni amministrative che la Commissione può imporre agli operatori economici in caso di violazione del regolamento relativamente alla non conformità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche. Sulla base della posizione assunta dagli Stati membri in occasione della riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper) del 12 maggio 2017, la presidenza ha presentato un testo di compromesso riveduto sull'articolo 90, che prevede che la Commissione possa imporre sanzioni amministrative nei casi in cui intervenga per introdurre una misura correttiva o restrittiva a livello di UE. Il testo riveduto chiarisce inoltre che la Commissione non può imporre sanzioni amministrative se uno Stato membro ha già sanzionato o assolto l'operatore economico per la stessa violazione. Esso prevede infine la facoltà di definire tramite atti di esecuzione le procedure necessarie e i principi per il calcolo e la riscossione delle sanzioni, come richiesto da varie delegazioni.

IV. CONCLUSIONE

14. La presidenza ritiene che il testo figurante nel documento 9272/17 rappresenti un compromesso equo ed equilibrato tra i pareri espressi dalle delegazioni. Si invita il Consiglio a concordare su tale base un orientamento generale nella sessione del Consiglio "Competitività" del 29 maggio 2017.
-