



Bruxelles, 25.7.2018
COM(2018) 551 final

2018/0292 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'applicazione nell'Unione dei regolamenti n. 9, n. 63 e n. 92 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli a tre ruote, dei ciclomotori e dei silenziatori dello scarico di ricambio per i veicoli della categoria L per quanto riguarda le emissioni sonore

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) elabora prescrizioni armonizzate a livello internazionale, destinate a eliminare gli ostacoli tecnici agli scambi di veicoli a motore tra le parti contraenti dell'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto")¹ e a garantire che tali veicoli offrano un livello elevato di protezione della salute, della sicurezza e dell'ambiente.

L'Unione europea, così come gli Stati membri, è parte contraente dell'Accordo del 1958 riveduto e applica la maggior parte dei regolamenti UNECE adottati a norma di detto accordo, ad eccezione di quelli che non offrono un livello di protezione analogo o più elevato rispetto alla normativa dell'UE. Finora questo è stato il caso dei regolamenti UNECE n. 9 sulla rumorosità dei veicoli a tre ruote², n. 63 sulle emissioni acustiche dei ciclomotori³ e n. 92 sui silenziatori dello scarico di ricambio per i veicoli della categoria L⁴ (rispettivamente "regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92"). Questi regolamenti UNECE sono stati tuttavia recentemente modificati al fine di ottenere lo stesso livello di protezione ambientale garantito dalla normativa dell'Unione in materia di omologazione, consentendo ora all'Unione di iniziare ad applicarli. Lo scopo dei regolamenti è stabilire disposizioni equivalenti per il controllo delle emissioni sonore dei ciclomotori e chiarimenti per la prova di misurazione del rumore da fermi di tali veicoli.

Per quanto riguarda la normativa UE, gli allegati IV, V e VI del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli⁵, che rimandano all'allegato IX del regolamento (UE) n. 134/2014 sulle prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli a due e a tre ruote e dei quadricicli, e dei loro componenti, sistemi ed entità tecniche indipendenti⁶, disciplinano l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote secondo le procedure di misurazione e i valori limite per i livelli sonori stabiliti negli allegati IV, V e VI del regolamento (UE) n. 168/2013.

La presente decisione del Consiglio sancisce l'applicazione dei regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 da parte dell'Unione e autorizza la Commissione a informarne il Segretario generale delle Nazioni Unite.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta integra la politica del mercato interno dell'Unione per quanto concerne l'industria automobilistica ed è pienamente in linea con essa.

¹ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

² Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/2 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

³ Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/4 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

⁴ Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/5 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

⁵ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

⁶ GU L 53 del 21.2.2014, pag. 1.

Il sistema WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'Accordo del 1958 riveduto svolge un ruolo fondamentale nella realizzazione di tale obiettivo in quanto consente ai costruttori dell'UE di utilizzare un insieme comune di regolamenti sull'omologazione sapendo che i loro prodotti saranno riconosciuti conformi alla legislazione nazionale dalle parti contraenti. Tale regime ha per esempio consentito che, tramite il regolamento (UE) n. 134/2014, venga già applicato il regolamento UNECE n. 41 relativo all'omologazione dei ciclomotori per quanto riguarda le emissioni acustiche, e ha consentito inoltre che, tramite il regolamento (UE) n. 3/2014 sulla sicurezza funzionale dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli e il regolamento (UE) n. 44/2014 sulla costruzione e le prescrizioni generali dei medesimi veicoli, vengano applicati su base obbligatoria 31 regolamenti UNECE.

Un approccio analogo è stato adottato con il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore, che abroga oltre 50 direttive UE sostituendole con i corrispondenti regolamenti sviluppati nel quadro dell'Accordo del 1958 riveduto e della direttiva 2007/46/CE⁷, la quale ha sostituito i sistemi di omologazione degli Stati membri con una procedura di omologazione dell'Unione e ha istituito un quadro armonizzato recante le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche generali per tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale direttiva ha integrato i regolamenti UNECE nel sistema UE di omologazione dei veicoli sotto forma di prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'Unione. In seguito all'adozione di detta direttiva, i regolamenti UNECE sono stati progressivamente incorporati nella normativa dell'Unione e nel quadro dell'omologazione UE.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta è in linea con gli obiettivi dei regolamenti (UE) n. 168/2013 e (UE) n. 134/2014 ed è quindi coerente con gli obiettivi dell'UE in materia di salute, sicurezza e ambiente e con l'obiettivo di progredire verso l'armonizzazione internazionale della legislazione sui veicoli della categoria L (veicoli a due e a tre ruote e quadricicli).

La proposta è altresì in linea con la decisione 97/836/CE del Consiglio ai fini dell'applicazione da parte della Comunità europea dell'Accordo del 1958 riveduto. Inoltre, il sistema WP.29 è collegato alla politica dell'Unione in materia di competitività, su cui la presente iniziativa ha un'incidenza positiva. La presente proposta è anche coerente con le politiche dell'Unione in materia di energia e trasporti, che sono tenute in debita considerazione nel processo di elaborazione e adozione dei regolamenti UNECE che rientrano nel quadro dell'Accordo del 1958 riveduto.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Prendendo in considerazione l'oggetto e il contenuto della decisione del Consiglio, le basi giuridiche sono gli articoli 114 e 207 del TFUE in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE. La procedura da seguire per l'adozione della decisione del Consiglio è quella stabilita all'articolo 3, paragrafo 3, della decisione 97/836/CE del Consiglio.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le prescrizioni sulle emissioni acustiche sono già armonizzate a livello dell'UE, ma la relativa legislazione è superata e va aggiornata tenendo conto del progresso tecnico avvenuto dopo la

⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

sua adozione. Solo l'Unione europea può applicare strumenti internazionali come i regolamenti UNECE equivalenti e incorporarli nel sistema dell'UE di omologazione dei veicoli a motore. Questo non solo impedisce la frammentazione del mercato interno, ma garantisce anche norme uniformi sulla salute, la sicurezza e l'ambiente in tutta l'Unione, oltre ad offrire i vantaggi derivanti dalle economie di scala: i prodotti possono essere fabbricati per l'intero mercato dell'Unione e anche per il mercato internazionale, invece di essere adattati per ottenere l'omologazione nazionale di ogni singolo Stato membro.

La proposta soddisfa pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità poiché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Atto giuridico proposto: decisione del Consiglio.

Una decisione del Consiglio è ritenuta uno strumento appropriato in quanto è in linea con le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 3, della decisione 97/836/CE del Consiglio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nell'elaborare la proposta la Commissione europea ha consultato i portatori di interessi e le loro organizzazioni. Una consultazione generale sull'approccio previsto riguardo alle emissioni acustiche dei veicoli ha avuto luogo nell'ambito della riunione del gruppo di lavoro per i ciclomotori cui hanno partecipato Stati membri, fabbricanti (rappresentanti europei e nazionali e singole imprese), fabbricanti di componenti, organizzazioni del settore trasporti e rappresentanti degli utenti. Il contenuto dei tre regolamenti UNECE ha ricevuto il sostegno di tutti i portatori di interessi rappresentati nel gruppo e anche nell'ambito del gruppo di lavoro sul rumore (GRB) dell'UNECE. L'approccio proposto per quanto riguarda l'applicazione dei regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 è stato inoltre presentato al comitato tecnico - Veicoli a motore (CTVM), che è il comitato sulla normativa in materia di veicoli stradali istituito dall'articolo 40 della direttiva 2007/46/CE, che non ha fatto pervenire osservazioni.

- **Assunzione e uso di perizie**

La perizia esterna non è pertinente ai fini della presente proposta. Essa è stata tuttavia esaminata dal Comitato tecnico - Veicoli a motore. Per quanto concerne il loro contenuto, va osservato che uno studio condotto tra il 2015 e il 2016 su incarico della Commissione proponeva miglioramenti per i regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 affinché presentassero un livello di prescrizioni almeno comparabile a quello dei regolamenti (UE) n. 168/2013 e (UE) n. 134/2014. In seguito a tale studio e in base alle sue conclusioni, la Commissione ha proposto le necessarie modifiche dei tre regolamenti UNECE, le quali sono state adottate dal WP.29 durante la sessione di marzo 2017 e sono quindi risultate nelle revisioni menzionate al punto 1 di cui sopra (Contesto della proposta).

- **Valutazione d'impatto**

L'applicazione dei regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 non comporta una revisione dei limiti e/o delle soglie delle emissioni acustiche fissati attualmente dal regolamento (UE) n. 168/2013. Inoltre, i metodi di prova stabiliti dai tre regolamenti UNECE sono equivalenti, per la portata e l'approccio scientifico, a quelli previsti dal regolamento (UE) n. 134/2014. Il processo di applicazione proposto non dovrebbe quindi avere un impatto sociale, ambientale ed economico per l'Unione europea o lo Spazio economico europeo, vista l'equivalenza generale dei metodi di prova proposti per le emissioni sonore nonché dei relativi limiti e soglie.

Nel quadro del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, è stata effettuata un'analisi dei costi e dei benefici in relazione al rumore e alla manomissione dei veicoli della categoria L, che ha dimostrato il deterioramento delle emissioni acustiche nei veicoli della categoria L dovuto alle manomissioni. A tale riguardo, i regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 introducono metodi di prova, valori limite delle emissioni sonore ed elementi e misure contro le manomissioni efficaci in termini di costi e pienamente armonizzati con il quadro legislativo dell'UE per i veicoli della categoria L.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'iniziativa non ha alcuna incidenza a livello di oneri amministrativi, in quanto i regolamenti UNECE di cui è stata proposta l'applicazione nell'Unione non introdurranno nuovi obblighi di informazione o altri obblighi amministrativi a carico delle imprese, comprese le PMI. L'obiettivo è al contrario quello di ridurre gli oneri amministrativi poiché l'applicazione di prescrizioni armonizzate su scala mondiale consente ai fabbricanti di presentare la documentazione di omologazione di sistemi e componenti non solo nell'UE, ma anche sui mercati di esportazione dalle parti contraenti dell'Accordo del 1958 riveduto al di fuori dell'UE.

La proposta ha un impatto assai positivo sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale. L'accettazione, da parte dei partner commerciali dell'UE, di regolamenti sui veicoli armonizzati a livello internazionale è riconosciuta come il modo migliore per eliminare gli ostacoli non tariffari agli scambi e per aprire o ampliare l'accesso al mercato per le imprese del settore automobilistico dell'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente iniziativa non ha alcuna incidenza sul bilancio.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non pertinente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'iniziativa propone l'applicazione nell'Unione dei regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 relativi all'omologazione dei veicoli a tre ruote e dei ciclomotori per quanto riguarda le emissioni sonore e ai silenziatori dello scarico di ricambio per i veicoli della categoria L.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'applicazione nell'Unione dei regolamenti n. 9, n. 63 e n. 92 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli a tre ruote, dei ciclomotori e dei silenziatori dello scarico di ricambio per i veicoli della categoria L per quanto riguarda le emissioni sonore

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 114 e 207, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione 97/836/CE del Consiglio⁸, l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni di riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni⁹ ("Accordo del 1958 riveduto").
- (2) Le prescrizioni armonizzate delle disposizioni uniformi dei regolamenti UNECE n. 9, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli delle categorie L₂, L₄ e L₅ per quanto riguarda le emissioni sonore¹⁰, n. 63, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli della categoria L₁ per quanto riguarda le emissioni sonore¹¹, e n. 92, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei silenziatori dello scarico non originali (NORESS) per i veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃, L₄ e L₅ per quanto riguarda le emissioni sonore¹² ("regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92") intendono eliminare gli ostacoli tecnici agli scambi di veicoli a motore tra le parti contraenti dell'Accordo del 1958 riveduto e garantire che tali veicoli offrano un livello elevato di sicurezza e protezione. Alla categoria L appartengono i veicoli

⁸ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

⁹ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 81.

¹⁰ Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/2 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

¹¹ Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/4 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

¹² Documento UNECE /TRANS/WP.29/2017/5 [Per l'OP: sostituire con il riferimento alla pubblicazione nella GU una volta avvenuta]

leggeri come le biciclette a pedalata assistita, i ciclomotori a due o tre ruote, i motocicli con e senza sidecar, i tricicli e i quadricicli.

- (3) Il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ e il regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione¹⁴ impongono l'adozione di livelli sonori ammissibili, le prescrizioni per gli impianti di scarico di ricambio e le procedure di prova dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.
- (4) Gli allegati IV, V e VI del regolamento (UE) n. 168/2013 e l'allegato IX del regolamento (UE) n. 134/2014 contengono prescrizioni relative all'omologazione dei veicoli della categoria L per quanto riguarda i livelli sonori ammissibili e l'impianto di scarico.
- (5) Alla data di adesione all'Accordo del 1958 riveduto, l'Unione ha aderito a diversi regolamenti UNECE elencati nell'allegato II della decisione 97/836/CE; i regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 non erano compresi in tale elenco.
- (6) Come previsto dall'articolo 3, paragrafo 3, della decisione 97/836/CE e a norma dell'articolo 1, paragrafo 7, dell'Accordo del 1958 riveduto, l'Unione può decidere di applicare uno, alcuni o tutti i regolamenti UNECE a cui non ha aderito al momento della sua adesione all'Accordo del 1958 riveduto.
- (7) In seguito alle recenti modifiche che li hanno allineati alle pertinenti disposizioni tecniche dei regolamenti (UE) n. 168/2013 e (UE) n. 134/2014, è adesso opportuno applicare nell'Unione i regolamenti UNECE n. 9, n. 63 e n. 92 al fine di introdurre prescrizioni comuni armonizzate a livello internazionale. Ciò dovrebbe consentire alle imprese dell'Unione di seguire un'unica serie di prescrizioni riconosciute a livello mondiale, in particolare nelle parti contraenti dell'Accordo del 1958 riveduto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'Unione europea applica i regolamenti UNECE n. 9, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli delle categorie L₂, L₄ e L₅ per quanto riguarda le emissioni sonore, n. 63, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli della categoria L₁ per quanto riguarda le emissioni sonore, e n. 92, sulle prescrizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei silenziatori dello scarico non originali (NORESS) per i veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃, L₄ e L₅ per quanto riguarda le emissioni sonore.

Articolo 2

¹³ 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 60 del 2.3.2013, pag. 52).

¹⁴ 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 53 del 21.2.2014, pag. 1).

La Commissione notifica la presente decisione al Segretario generale delle Nazioni Unite.

Articolo 3

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*