



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 maggio 2008 (06.06)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0100 (COD)**

**10099/08
ADD 2**

**ENT 113
ENV 334
CODEC 687**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 26 maggio 2008
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
oggetto: Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli
Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2008) 1909.

All.: SEC(2008) 1909



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23/5/2008
SEC(2008) 1909

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

che accompagna la

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli

Sintesi della valutazione d'impatto

{COM(2008) 316}
{SEC(2008) 1908}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

che accompagna la

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli

SINTESI

Per cogliere gli obiettivi di sicurezza e di tutela dell'ambiente dell'UE, è necessario continuare ad aggiornare i vari regolamenti che disciplinano la costruzione dei veicoli nuovi. D'altra parte, è anche necessario limitare gli oneri normativi che gravano sull'industria e semplificare, laddove possibile, la legislazione vigente. Esistono oggi tecnologie che migliorano decisamente la sicurezza dei veicoli (come il controllo della stabilità del veicolo) o riducono le emissioni di CO₂ (come i pneumatici a bassa resistenza al rotolamento); la ricerca ha dimostrato i benefici derivanti da tali tecnologie se esse fossero montate di serie non solo sulle autovetture nuove ma anche su altri veicoli.

Ma, prima di poter modificare o ampliare le vigenti direttive sull'omologazione per tipo per rendere obbligatorie tali tecnologie, o almeno per fissare requisiti cui debbano rispondere, è necessario rivedere l'attuale sistema delle direttive sull'omologazione per tipo che sono in rapporto con la sicurezza. Nel 2005, la relazione CARS 21 raccomandava di semplificare l'attuale regime sostituendo, a molte delle attuali direttive, regolamenti equivalenti elaborati dalla Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE). La sostituzione delle attuali 50 direttive di base (e delle relative 100 direttive di modifica) con un regolamento del Consiglio e del Parlamento, porterebbe a un'ulteriore semplificazione. Un regolamento siffatto, e le sue successive modifiche, avrebbe il vantaggio di non dover essere recepito dagli Stati membri.

La proposta oggetto della presente valutazione d'impatto vuole semplificare gli attuali sistemi di sicurezza dei veicoli e introdurre nuove prescrizioni di sicurezza e di efficienza ambientale per i nuovi veicoli, se tecnicamente attuabili ed economicamente giustificabili.

La presente valutazione d'impatto analizza eventuali cambiamenti degli attuali requisiti di sicurezza nell'ambito di tre tematiche: **semplificazione, sistemi di sicurezza avanzati e pneumatici.**

Riguardo alla semplificazione, sono state considerate le seguenti opzioni:

- (a) Nessuna iniziativa (mantenere tutte le attuali direttive relative alla sicurezza).
- (b) Nessuna iniziativa nell'ambito di questo esercizio, ma esame di ciascuna direttiva via via che occorre modificarla per decidere se sia opportuno sostituirla.

(c) Sostituire tutte le attuali direttive con il regolamento proposto.

L'Opzione (c) è stata considerata la migliore perché rappresenta il modo più rapido di semplificare l'attuale regime ed è in linea con le raccomandazioni di CARS 21.

Riguardo ai sistemi di sicurezza avanzati, sono stati considerati 3 tipi di sistemi; **i sistemi di controllo elettronico della stabilità, i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia**. Per ciascuno di questi sistemi, sono state esaminate le seguenti opzioni:

Opzione a) non prendere alcuna iniziativa e lasciare che sia il mercato a prenderla.

Opzione b) fissare norme tecniche per tali sistemi (se installati) e permettere ai costruttori di installarli facoltativamente.

Opzione c) stabilire norme tecniche e requisiti di montaggio obbligatori.

Si è comunque concluso che, contando sulle sole forze del mercato, è improbabile riuscire a raggiungere l'intero parco circolante e che l'imposizione obbligatoria è giustificata. In una prima fase tuttavia, l'installazione obbligatoria dei **dispositivi avanzati di frenata d'emergenza** e dei **sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia**, sarà limitata ai veicoli pesanti.

Riguardo ai pneumatici, si propongono iniziative in 4 campi, tra loro connessi. Si tratta delle **emissioni sonore pneumatico/strada**, della **resistenza al rotolamento**, dei **sistemi di controllo della pressione dei pneumatici** e dell'**aderenza sul bagnato**.

Riguardo alle emissioni sonore dei pneumatici, sono state considerate le seguenti opzioni:

Opzione a) seguire le raccomandazioni della relazione della FEHRL (*Federation of European Highway Research*) e proporre riduzioni dei limiti di rumorosità dei pneumatici di 4dB(A) circa, con valori effettivi a seconda delle 5 categorie di larghezza in cui rientra il pneumatico.

Opzione b) simile all'opzione a) ma permettendo un'introduzione più lunga in 2 fasi.

Opzione c) seguire le raccomandazioni della relazione della TRL, con riduzione della rumorosità simile a quelle della FEHRL ma, di fatto, anche a 2 sole categorie di larghezza. Per i pneumatici più larghi, soddisfare i requisiti diviene con ciò relativamente più difficile.

Dato che, secondo la relazione FEHRL, gran parte dei pneumatici in circolazione può già soddisfare i requisiti proposti dall'opzione a), ritardarne l'attuazione (come propone l'opzione b)) non sembra giustificato. Potrebbero sussistere dubbi sulla capacità di alcuni pneumatici di rispettare i requisiti dell'Opzione c); perciò, con alcuni ritocchi minori, dopo aver consultato le parti interessate, l'Opzione a) è quella preferita.

Riguardo alla **resistenza al rotolamento dei pneumatici**, sono state considerate le seguenti opzioni:

Opzione a) Elaborare uno schema di classificazione e di etichettatura per incoraggiare un uso più ampio dei pneumatici a bassa resistenza al rotolamento. Per i pneumatici forniti in dotazione originale, stimolare i costruttori di veicoli a produrre vetture che consumino poco ed emettano poca CO₂ per raggiungere i futuri obiettivi di emissione di CO₂.

Opzione b) Introdurre uno schema di classificazione e di etichettatura come nell'Opzione a) ma prescrivere almeno un norma minima d'omologazione per tipo del veicolo e delle componenti.

Opzione c) Come l'Opzione b) ma si applicherebbe anche ai pneumatici di sostituzione.

È stata scelta l'Opzione c) perché i vantaggi riguarderebbero i veicoli in circolazione e si potrebbero ottenere in tempi più brevi. Nel regolamento principale sarebbero comunque inclusi solo i valori limite obbligatori. I dettagli di uno schema di classificazione e di etichettatura saranno convenuti in un secondo tempo.

Riguarda ai **sistemi di controllo della pressione dei pneumatici**, sono state considerate le seguenti opzioni:

Opzione a) non prendere alcuna iniziativa e lasciare che sia il mercato a prendere l'iniziativa.

Opzione b) fissare norme tecniche per tali sistemi (se installati) e permettere ai costruttori di installarli facoltativamente.

Opzione c) Stabilire norme tecniche e requisiti di montaggio obbligatori.

Si è ritenuto che, per mantenere una pressione ottimale atta a ridurre al minimo i consumi e le emissioni di CO₂, fosse necessario un grado di precisione più elevato di quello possibile con gli attuali sistemi. Si giustifica anche il montaggio obbligatorio poiché è improbabile che affidandosi alle sole forze del mercato si riesca a raggiungere l'intero parco circolante.

Riguardo all'**aderenza sul bagnato**, le opzioni volontarie non sono state ritenute adeguate perché si tratta di un problema di sicurezza importante e l'opzione "nessuna iniziativa" potrebbe portare a ridurre gli standard di aderenza sul bagnato a causa della pressione sui costruttori affinché rispettino i requisiti di resistenza e di rumorosità al rotolamento. Per questo, si ritiene che l'opzione migliore sia imporre norme obbligatorie di omologazione per l'aderenza sul bagnato.

In generale, la valutazione d'impatto mostra che è possibile migliorare la sicurezza e la prestazione ambientale dei nuovi veicoli in modo economico e semplificando il quadro normativo relativo alla sicurezza dei veicoli.