



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 17 maggio 2018  
(OR. en)

9006/18  
ADD 3

ENT 90  
IND 135  
MI 352  
ENV 306  
TRANS 201  
CODEC 779  
IA 132

## PROPOSTA

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 191 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 ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 191 final.

All.: SWD(2018) 191 final

Bruxelles, 17.5.2018  
SWD(2018) 191 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 ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di  
sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro  
sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti  
vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti  
(CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009**

{COM(2018) 286 final} - {SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final}

## Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto sulla *revisione del regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale e del regolamento (CE) n. 78/2009 sulla sicurezza dei pedoni*

**NOTA: Si ricorda che la lunghezza massima della scheda di sintesi non deve superare le due pagine (da 1500 caratteri/pagina)**

### A. Necessità di intervenire

**Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?** Massimo 11 righe

*Per affrontare il tema della sicurezza stradale l'UE si affida a un approccio integrato (p. es. applicazione dei regolamenti, formazione dei conducenti, infrastrutture e sicurezza dei veicoli). Dal 2001 il numero delle vittime della strada ha registrato un notevole calo, ma ultimamente si osserva una stagnazione e da qualche anno, in alcuni Stati membri, questa cifra è addirittura in aumento. Se non saranno introdotte nuove iniziative in materia di sicurezza stradale generale, si prevede che l'attuale approccio non sarà più in grado di compensare il costante aumento dei volumi di traffico. Con un bilancio di oltre 26 000 vittime e circa 250 000 feriti gravi l'anno è necessario considerare di intervenire in questo settore. Devono essere tutelati in misura maggiore gli utenti della strada più vulnerabili, ovvero i pedoni, i ciclisti, le persone di bassa statura e gli anziani. Altri aspetti da tenere in considerazione riguardano p. es. le esenzioni dai crash test per i veicoli SUV, la prevista elettrificazione del parco di veicoli circolanti e i rischi per la sicurezza che ne derivano. In generale questi obiettivi possono essere conseguiti apportando miglioramenti a diversi settori strategici (p. es. infrastrutture, formazione) e, nel caso di questa specifica iniziativa, migliorando i dispositivi di sicurezza dei veicoli, a condizione che l'approccio sia coerente per tutte le categorie di veicoli interessate.*

**Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?** Massimo 8 righe

*Obiettivo generale: Evitare gli incidenti, riducendone quindi il numero totale, oppure ridurre la gravità degli incidenti che non si riescono a evitare, in modo da conseguire comunque una diminuzione del numero dei casi di decesso e di lesioni gravi.*

*Obiettivo specifico 1: Conseguire l'obiettivo generale negli incidenti tra veicoli o tra veicoli e altri ostacoli.*

*Obiettivo specifico 2: Conseguire l'obiettivo generale negli incidenti tra veicoli e pedoni/ciclisti.*

**Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?** Massimo 7 righe

*Se le azioni volte ad affrontare i problemi di sicurezza stradale fossero intraprese a livello nazionale da ciascuno Stato membro, introducendo ulteriori requisiti di prestazione specifici non armonizzati relativi alla sicurezza dei veicoli, si creerebbe il rischio di ostacolare la libera circolazione dei veicoli a motore nell'Unione, con conseguenze negative sia per i cittadini, sia per gli operatori economici. Un'azione a livello di UE consente inoltre un migliore approccio integrato con altre politiche dell'UE in materia di sicurezza nell'ambito del terzo pacchetto sulla mobilità.*

### B. Soluzioni

**Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?** Massimo 14 righe

*Sono state prese in considerazione tre opzioni legislative, per loro natura cumulabili, mentre è stato scartato fin dalle prime fasi un approccio di autoregolamentazione. Non sono state prese in considerazione opzioni strategiche non legislative. Le opzioni sono:*

- 1) diffusione a livello generale dei dispositivi di sicurezza già maturi e ampiamente disponibili;*
- 2) introduzione come dotazione standard di dispositivi di sicurezza sia ampiamente disponibili sia meno comunemente disponibili;*
- 3) introduzione di una serie completa di dispositivi di sicurezza che promuovono l'innovazione.*

*Tutte le opzioni strategiche tengono conto di diversi elementi della legislazione sulla sicurezza dei veicoli, ciascuno riguardante un aspetto specifico legato alla sicurezza, ma l'opzione 1 affronta in modo meno incisivo gli aspetti e i problemi legati alla sicurezza, mentre l'opzione 3 in modo più incisivo. In termini generici, l'opzione 1 riguarda misure e tecnologie di provata efficacia che sono già ampiamente disponibili su molti veicoli diffusi sul mercato. L'opzione 2 aggiunge un'enfasi specifica al potenziale delle tecnologie che richiedono ai costruttori di andare leggermente oltre a quanto già disponibile sul mercato per i veicoli di categoria superiore. In tutte le categorie l'opzione prescelta è la 3. Si prevede che questa opzione sia in grado, tra tutte, di evitare il maggior numero di casi di decesso e di lesioni gravi per gli occupanti dei veicoli, i pedoni e i ciclisti a costi complessivi accettabili. L'opzione assicura inoltre un approccio coerente e non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli.*

<b>Chi sono i sostenitori delle varie opzioni? Massimo 7 righe</b>
<i>L'industria automobilistica sostiene apertamente l'opzione 1, che presenta le implicazioni minori per i nuovi modelli di veicoli pur mostrando un livello accettabile di vantaggi per la sicurezza, soprattutto per i veicoli leggeri. La stessa industria automobilistica sostiene in parte anche l'opzione 2, con l'eccezione di poche misure ritenute di dubbia efficacia. L'opzione 3 è sostenuta dal Parlamento europeo, dagli Stati membri, dai gruppi di sensibilizzazione alla sicurezza e dai fornitori dell'industria automobilistica, e pare essere appoggiata anche dal grande pubblico.</i>
<b>C. Impatto dell'opzione prescelta</b>
<b>Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe</b>
<i>Nel periodo di valutazione (2021-2037), in uno scenario in cui non sono avviate iniziative di carattere legislativo volte a intensificare i requisiti di sicurezza dei veicoli, si prevede che l'opzione 3 prescelta produrrà i seguenti effetti: Casi di decesso evitati: 29 794; il numero corrisponde a una riduzione del 16,0% per gli occupanti dei veicoli (impatto frontale, laterale o posteriore) e del 14,4% per i pedoni e i ciclisti (colpiti dalla parte frontale, laterale o posteriore del veicolo). Casi di lesioni gravi evitati: 140 740 Vantaggio in valore attuale: 72,8 miliardi di € L'impatto dell'opzione prescelta sugli utenti dei veicoli, sui pedoni, sui ciclisti, sui fabbricanti di apparecchiature e sugli Stati membri è in ogni caso considerato fortemente positivo. Un confronto tra i diversi impatti mostra un livello di sicurezza notevolmente maggiore per gli occupanti dei veicoli e una maggiore protezione di ciclisti e pedoni. I fornitori dell'industria automobilistica traggono vantaggio da un aumento delle vendite di sistemi e componenti di sicurezza e dalle attività di ricerca e sviluppo e innovazione della tecnologia incentivate dall'opzione. I consumatori potrebbero beneficiare di una riduzione dei premi di assicurazione. Gli Stati membri potrebbero constatare una minore necessità di servizi di emergenza e una riduzione della congestione del traffico.</i>
<b>Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe</b>
<i>Sul periodo di valutazione (2021-2037) si prevedono per l'opzione 3 prescelta i seguenti effetti: Costi in valore attuale: 57,4 miliardi di € L'impatto dell'opzione prescelta sull'industria automobilistica è considerato fortemente negativo, visti i costi e gli sforzi a carico dei costruttori di automobili necessari per aumentare la sicurezza dei veicoli. L'aumento iniziale dei costi per i costruttori, destinato a ridursi nel tempo, è stimato a 516,00 € per automobile, 521,00 € per furgone e veicolo commerciale leggero, 970,00 € per autobus e 1 013,00 € per autocarro. In base ai dati storici è improbabile che questi costi saranno trasferiti interamente ai consumatori finali. Questi ultimi potrebbero tuttavia affrontare costi di riparazione più elevati.</i>
<b>Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese? Massimo 8 righe</b>
<i>Non sono previsti impatti importanti per le PMI, sebbene alcune di esse, se parte della catena di valore dell'industria automobilistica, potrebbero beneficiare di un aumento della domanda. Le PMI potrebbero dover affrontare costi più elevati per l'acquisto di veicoli, sebbene un aumento dei costi non sia previsto (vedi sopra). Se utilizzano veicoli commerciali leggeri per il trasporto dell'equipaggio, della strumentazione, di colli, ecc., le PMI trarranno vantaggio da una prestazione di sicurezza di livello uniforme per tutti i veicoli.</i>
<b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo? Massimo 4 righe</b>
<i>Non si prevede un impatto significativo sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali.</i>
<b>Sono previsti altri impatti significativi? Massimo 6 righe</b>
<i>No. Sebbene si preveda per l'iniziativa anche un impatto ambientale, questo non dovrebbe essere significativo.</i>
<b>D. Tappe successive</b>
<b>Quando saranno riesaminate le misure proposte? Massimo 4 righe</b>
<i>Per far sì che il regolamento risponda alle esigenze future, si è ritenuto più opportuno affrontare la revisione delle norme di sicurezza dei veicoli in modo più dinamico, ovvero collegandola agli adeguamenti al progresso tecnico e alle nuove esigenze in materia di sicurezza. In questo contesto gli sviluppi normativi internazionali avviati dall'UNECE e la frequente necessità di adeguare tali norme tendono ad avviare automaticamente detto processo di revisione.</i>