

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. XVIII-*bis*
n. 26

RISOLUZIONE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore ADERENTI)

approvata nella seduta del 7 dicembre 2010

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO RELATIVO ALL'OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A
MOTORE A DUE O TRE RUOTE E DEI QUADRICICLI E ALLA
VIGILANZA DEL MERCATO (COM(2010) 542 DEF.)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1, 5 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 10 dicembre 2010

La Commissione, esaminato l'atto COM (2010) 542 definitivo,

considerato che esso mira a stabilire una legislazione armonizzata sulla fabbricazione e circolazione di nuovi veicoli di «categoria L» al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno, assicurando al contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente in relazione al livello di emissioni, e di sicurezza funzionale nell'intera Comunità;

considerato che esso contribuisce altresì alla competitività dell'industria, poiché semplifica la legislazione attuale sull'omologazione per tipo di veicoli, ne aumenta la trasparenza e ne alleggerisce gli oneri amministrativi;

considerato che l'intervento normativo in oggetto semplifica e razionalizza il quadro giuridico di riferimento, sostituendo con un solo regolamento la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, («direttiva quadro») e le direttive ad essa correlate nel campo delle prescrizioni tecniche e amministrative in materia di omologazione di veicoli nuovi di «categoria L», e che tale armonizzazione a livello dell'Unione evita disposizioni che differiscano da uno Stato membro all'altro, con conseguente frammentazione del mercato interno, garantendo piuttosto un sistema omogeneo UE di omologazione per tipo;

considerato che esso, al fine di migliorare la vigilanza del mercato nel settore automobilistico, prevede il rafforzamento delle disposizioni giuridiche sulla conformità di produzione e specifica gli obblighi degli operatori economici nella catena di fornitura;

tenuto conto che la predisposizione di una procedura di omologazione dell'Unione fondata sul principio di armonizzazione completa tiene in debita considerazione il rapporto costi/benefici, assicurando un mercato competitivo e garantendo le piccole e medie imprese;

tenuto conto che la proposta è stata preceduta da un'ampia consultazione pubblica,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo procedura legislativa ordinaria, adottano le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno;

la proposta di regolamento risulta conforme al principio di sussidiarietà non essendo sufficiente un'eventuale azione frammentata dei singoli Stati per attuare un sistema di omologazione UE per tipo di «veicoli

L» e per evitare l'emergere di barriere in seno al mercato unico. L'azione a livello di Unione garantisce il necessario livello di armonizzazione, migliorando al contempo la sicurezza e la qualità ecologica dei veicoli;

la proposta di regolamento risulta conforme al principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato e un alto livello di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente;

nel merito, si sottolinea come la procedura di omologazione disciplinata dall'atto in oggetto non incide sul bilancio dell'Unione, ma soprattutto pone le condizioni per la riduzione delle spese amministrative a carico delle autorità nazionali e dell'industria;

al fine di garantire un coordinamento tra azioni statali e azione europea, grava su ogni Stato l'onere di istituire e designare le autorità nazionali competenti in materia di omologazione e di vigilanza del mercato; resta in capo alla Commissione europea l'approvazione finale delle garanzie fornite dai fabbricanti, in conformità a misure *ad hoc* di tutela ambientale e di sicurezza sul posto di lavoro;

al fine di uniformare le procedure esecutive, il regolamento in oggetto si limita correttamente a delineare i requisiti essenziali, per poi rimettere alla Commissione europea il potere di fissare specifiche tecniche attraverso tre regolamenti delegati suddivisi per competenze: il primo, relativo alle prescrizioni per compatibilità ambientale e prestazioni di propulsione, il secondo sulle disposizioni di sicurezza funzionale del veicolo e sugli aspetti connessi e l'ultimo sulle prescrizioni per la fabbricazione del veicolo. Si rimettono altresì ad un atto di esecuzione le indicazioni amministrative (scheda informativa, certificato di omologazione, certificato di conformità) volte a facilitare il riconoscimento reciproco delle decisioni e l'accettazione di documenti rilasciati dai costruttori dei veicoli. L'utilizzo dello strumento della delega legislativa ed esecutiva appare, nel complesso, corretto e condivisibile.

