

Bruxelles, 18 maggio 2018
(OR. en)

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

8499/2/18
REV 2 ADD 1

**CODEC 665
ENT 81
MI 304**

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto 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, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo - Dichiarazioni

Dichiarazioni della Commissione europea

Il collegamento tra le varie banche dati nazionali e dell'UE [articolo 9, lettera a)]

"La Commissione condivide le opinioni del legislatore in merito al fatto che dovrebbe essere garantita l'interconnessione tra le varie banche dati utilizzate per l'omologazione e la vigilanza del mercato. Poiché alcune banche dati sono gestite a livello nazionale, l'efficace interconnessione dipenderà dalla piena cooperazione degli Stati membri."

Il "new deal" per i consumatori

"La Commissione esprime preoccupazione per le situazioni di danno collettivo che colpiscono gli interessi dei consumatori, come emerso dalle rivelazioni del settembre 2015 relative al mancato rispetto, da parte delle case automobilistiche, delle norme sulle emissioni per alcuni inquinanti atmosferici, ed è consapevole dei limiti degli strumenti procedurali esistenti a livello nazionale nel garantire che i consumatori dispongano di adeguati mezzi di ricorso in tali situazioni. La Commissione ha adottato una proposta relativa alle azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori [COM(2018) 184 final] nel quadro del pacchetto "New deal per i consumatori" in data 11 aprile 2018, nell'intento di consentire a soggetti riconosciuti di avviare azioni rappresentative a nome dei consumatori e di conferire poteri sanzionatori più incisivi alle autorità degli Stati membri preposte alla tutela dei consumatori. Grazie a tale proposta, una volta adottata, le vittime di pratiche commerciali sleali, come la pubblicità ingannevole da parte di costruttori di automobili non conformi al quadro normativo dell'Unione per l'omologazione dei veicoli o alla legislazione ambientale, saranno in grado di ottenere riparazione a livello collettivo."

Le verifiche di mercato obbligatorie effettuate dalla Commissione (articolo 9)

"La Commissione si compiace del fatto che le verifiche di mercato che è tenuta a svolgere sono state confermate dal legislatore. Ora è essenziale che il legislatore garantisca anche che tale attività sia adeguatamente finanziata, in particolare nel contesto della proposta della Commissione per il prossimo quadro finanziario pluriennale."

Status quo per i veicoli di fine serie (articolo 47)

"La Commissione si rammarica del fatto che, invece di introdurre una procedura dell'UE per i veicoli di fine serie, la legislazione futura manterrà in essere la procedura nazionale, che risulta onerosa per gli importatori, i costruttori di veicoli, le autorità nazionali e regionali. La procedura attuale non presenta inoltre alcun valore aggiunto per la sicurezza e l'ambiente e causa problemi al mercato interno dei veicoli usati."

Le norme relative all'attività dei comitati

"Per quanto concerne le norme sui comitati: la Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13) ricorrere sistematicamente all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Tale ricorso deve rispondere ad una necessità specifica di derogare alla regola di principio secondo cui la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non viene espresso alcun parere. Dato che costituisce un'eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato."

La soppressione della delega conferita alla Commissione per disciplinare gli impianti di manipolazione delle prove relative alle emissioni di CO2 in condizioni d'uso (articolo 91)

"La Commissione si rammarica del fatto che la proposta iniziale della Commissione di disciplinare la conformità in servizio delle emissioni di CO2 mediante una normativa di attuazione non sia stata sostenuta dai colegislatori. Ciò determinerà un ulteriore ritardo nell'istituzione di una procedura di valutazione della conformità in servizio, che costituisce un elemento essenziale per garantire che i valori relativi alle emissioni di CO2 e al consumo di carburante attribuiti ai singoli veicoli siano affidabili. La Commissione ha incluso un mandato analogo nella sua proposta di nuove norme relative alle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri, adottata l'8 novembre 2017, e invita i colegislatori a fornirle sostegno."

DICHIARAZIONE DELLA REPUBBLICA CECA E DELLA LETTONIA

La Repubblica ceca e la Lettonia concordano pienamente sull'esigenza di rivedere il quadro di omologazione per i veicoli a motore, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza e protezione della salute e dell'ambiente.

La Repubblica ceca e la Lettonia sostengono gli obiettivi e i principi del nuovo regolamento quali vigilanza del mercato efficiente, procedure di richiamo e di salvaguardia chiare e armonizzate, funzionamento corretto dei servizi tecnici, maggiore coordinamento delle autorità nazionali e applicazione uniforme delle norme di omologazione. Un sistema di vigilanza del mercato efficiente dovrebbe basarsi, innanzi tutto, sul principio della valutazione del rischio.

La Repubblica ceca e la Lettonia rimangono critiche rispetto al rivendicato valore aggiunto dell'ulteriore controllo della Commissione sulle autorità nazionali di omologazione concordato nel testo dell'articolo 9 bis emerso dai triloghi con il Parlamento europeo. La valutazione delle autorità di omologazione da parte della Commissione non può essere considerata necessaria e proporzionata per conseguire gli obiettivi del regolamento. Al contrario, oltre ad aggiungere burocrazia superflua nel sistema, un tale meccanismo mina i principi stessi del sistema di omologazione dell'UE.

L'articolo 9 bis interferisce nelle attività delle autorità nazionali che rientrano nelle competenze degli Stati membri. Col mancato rispetto delle competenze delle autorità nazionali di omologazione risultano compromessi la fiducia e il rispetto nei confronti del sistema di omologazione dell'UE in quanto tale. Detta valutazione costituisce per giunta un doppio rispetto al sistema di valutazione *inter pares* e aumenta i già notevoli oneri amministrativi che gravano sulle autorità.

Inoltre, la Repubblica ceca e la Lettonia ritengono che il testo dell'articolo 90 sia di importanza fondamentale, dato che stabilisce un meccanismo di sanzioni dell'UE che comporta un impatto diretto sui costruttori. Pertanto, la procedura relativa alle sanzioni amministrative e i metodi per il loro calcolo e la loro riscossione dovrebbero essere adottati mediante un atto di esecuzione.

DICHIARAZIONE DELLA GERMANIA

Il governo federale ringrazia tutti i portatori di interessi per il progetto di regolamento in esame relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. La Germania sostiene la revisione della direttiva quadro relativa all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore, nonché dei sistemi, delle componenti e delle entità tecniche con l'obiettivo di garantire un elevato livello di sicurezza stradale, nonché la tutela della salute e dell'ambiente. L'aspetto principale riguarda l'introduzione di una vigilanza del mercato obbligatoria, obblighi di informazione degli Stati membri e un monitoraggio più rigoroso dei servizi tecnici che effettuano le prove sui veicoli nel quadro dell'omologazione.

Il governo federale ritiene tuttavia che il progetto di regolamento non sia sufficientemente ambizioso. L'obiettivo è migliorare le norme per l'omologazione e la vigilanza del mercato, oltre che ripristinare la fiducia nei confronti della normativa europea in materia di omologazione. Nel corso delle consultazioni la Germania ha presentato una serie di proposte che vanno oltre la proposta attuale e che avrebbero contribuito alla sua univocità, chiarezza e applicabilità. Il governo federale deplora che alcune richieste fondamentali della Germania non siano state incluse nel presente progetto di regolamento. Si tratta, in particolare, dei seguenti aspetti:

- precisazione delle norme relative all'omologazione e alla vigilanza del mercato con una procedura chiaramente definita in caso di non conformità dei prodotti;
- proposta del governo federale di istituire un organo di risoluzione che, in caso di controversie, prepari, in qualità di gruppo di esperti, una decisione entro termini temporali chiaramente definiti;
- introduzione di un sistema di rotazione per i servizi tecnici con l'obiettivo di migliorarne la qualità. Secondo il principio del doppio controllo un secondo servizio tecnico dovrebbe assumere una funzione di controllo a campione, accrescendo in tal modo la qualità delle omologazioni;
- sostituzione delle norme relative ai veicoli di fine serie con certificati di conformità ai fini della prima immatricolazione che, una volta emessi, abbiano validità illimitata.

La Germania continua a sostenere il monitoraggio delle emissioni di CO₂ da parte delle autorità nonché il controllo del consumo di carburante in condizioni reali di guida, in quanto tali elementi sono stati eliminati dalla presente proposta. Il governo federale ritiene importante che tale misura sia attuata tempestivamente.
