



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.7.2010  
SEC(2010) 934 definitivo

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**Documento di accompagnamento alla**

**Proposta di  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
relativo ai requisiti dell'omologazione per tipo dei veicoli agricoli**

**Sintesi della valutazione d'impatto**

{COM(2010) 395}  
{SEC(2010) 933}

## SINTESI

Nell'arco degli ultimi 35 anni, si è sviluppato un sistema di omologazione dei veicoli agricoli che, partendo da un documento di base di armonizzazione (la direttiva 74/150/CEE) è divenuto un sistema che garantisce livelli adeguati per la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente. Occorre adesso che tale sistema venga modernizzato, razionalizzato, semplificato e completato.

### 1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

La Commissione ha individuato tre problemi centrali connessi alle attuali disposizioni sull'omologazione per tipo di veicoli agricoli:

#### 1.1. Mancanza di chiarezza giuridica e normativa - Onerosità della gestione

Il sistema attualmente in vigore per i veicoli agricoli è considerato eccessivamente complicato: esistono dunque ampie possibilità per dar spazio alla semplificazione e all'armonizzazione internazionale. In linea di principio, comunque, questa proposta non mira a rendere più rigorosi i requisiti tecnici attualmente in vigore.

L'omologazione dei veicoli agricoli ha subito una sostanziale evoluzione nel corso degli ultimi 35 anni: da sistema, basato su requisiti nazionali vigenti e teso a consentire il libero scambio tra Stati membri, è mutato in un sistema di omologazione obbligatoria per tipo dei veicoli completi (*whole-vehicle type-approval* - WVTA) valido per la maggior parte delle categorie di veicoli, che mira a garantire elevati livelli di protezione della salute, della sicurezza e dell'ambiente.

Esistono poi numerose direttive che contengono riferimenti a regolamenti e a standard internazionali, come quelli emanati dall'UNECE, che sono soggette a modifiche. Infine, la natura disomogenea dei regolamenti concernenti l'omologazione dei veicoli agricoli reca in sé una mancanza di chiarezza giuridica e normativa. L'industria e le istanze normative devono familiarizzarsi con circa 60 direttive e garantire di conoscere e di applicare effettivamente tutte le modifiche via via apportate agli standard internazionali. Si tratta di un percorso pieno di ostacoli che dà luogo a costi supplementari per le amministrazioni e l'industria. Ed è una situazione che rappresenta un problema soprattutto per le PMI che operano su questo mercato.

Il sistema d'omologazione per tipo è un quadro generale cui si riconosce la capacità di affrontare efficacemente aspetti diversi (sicurezza stradale e sul posto di lavoro, dell'ambiente, ...). Una serie di parti interessate si sono ora rivolte alla Commissione per chiedere una semplificazione del quadro normativo al fine di ottenere un approccio meno oneroso e più rapido all'omologazione per tipo.

#### 1.2. Una trasposizione che consuma intensamente risorse ma senza un autentico valore aggiunto

La direttiva quadro e le direttive particolari che ne discendono prescrivono i requisiti tecnici cui subordinare il rilascio dell'omologazione CE per tipo. I termini esecutivi delle direttive e dei loro allegati sono estremamente dettagliati e non lasciano praticamente alcun spazio discrezionale al loro recepimento da parte degli Stati membri. Alcuni Stati membri pertanto fanno semplicemente un riferimento diretto a tali direttive mentre altri, per recepire correttamente quei requisiti, elaborano testi legislativi completamente nuovi.

L'attività di recepimento utilizza risorse delle amministrazioni nazionali senza aggiungere alcun tipo di valore in termini di sicurezza o di protezione dell'ambiente.

#### 1.3. Funzionamento del mercato interno

Le prescrizioni stabilite dalla direttiva quadro sono obbligatorie a partire dall'1 luglio 2005 per tutti i nuovi tipi di trattori appartenenti alle categorie T1, T2 e T3 e, dall'1 luglio 2009 in poi, per tutti i trattori nuovi appartenenti a queste categorie. Per i veicoli appartenenti alle restanti categorie (T4, T5, C, R e S), l'omologazione per tipo di veicolo completo non è ancora obbligatoria. Per alcune categorie essa è facoltativa; dipende, cioè, dalla scelta dei fabbricanti. Per gli altri casi, non sono state ancora armonizzate tutte le prescrizioni particolari a livello comunitario; l'omologazione CE per tipo di veicoli completi non è dunque ancora disponibile.

Al momento di scegliere tra le possibili alternative è anche opportuno domandarsi se il sistema completo, se fosse *obbligatorio*, non sarebbe troppo costoso per PMI, come fabbricanti di rimorchi e loro utenti finali. Una possibilità potrebbe essere di completare la gamma dei requisiti ma lasciare che l'omologazione per tipo dei veicoli completi per queste imprese resti facoltativa (a scelta cioè del fabbricante) e permettere invece l'omologazione CE per tipo di veicoli completi (o l'omologazione per tipo di una componente) alle imprese

maggiori che possono beneficiarne. L'eventuale svantaggio consisterebbe nel fatto che gli Stati membri dovrebbero probabilmente mantenere una serie di norme e requisiti nazionali, paralleli al regolamento CE, che viene qui proposto. Va anche esaminato se rendere obbligatoria l'omologazione CE per tipo di veicolo completo sia auspicabile per ragioni di sicurezza o di protezione dell'ambiente (tanto più che i requisiti relativi ai gas di scarico sono già obbligatori per tutti i trattori).

## **2. ANALISI DELLA SUSSIDIARIETÀ**

Prima dell'istituzione dell'omologazione UE per tipo dei veicoli agricoli, la regolamentazione avveniva a livello di Stato membro. Le regolamentazioni stabilite dagli Stati membri differivano spesso tra loro e obbligavano i fabbricanti presenti su più mercati a variare la produzione a seconda degli Stati membri destinatari dei prodotti e a collaudare i veicoli in ciascun Stato membro, con dispendiose perdite di tempo. Norme nazionali diverse hanno perciò ostacolato il commercio (progettazione, produzione, distribuzione, servizi post-vendita diversi per ciascun paese) con effetti negativi sull'instaurazione e sul funzionamento del mercato interno.

In alcuni campi (come, ad esempio, sicurezza stradale, sicurezza sul posto di lavoro, e protezione dell'ambiente) era dunque necessario stabilire standard a livello della UE. La direttiva quadro 2003/37/CE, basata sull'articolo 95 del trattato CE, tendeva a questo obiettivo e mirava a instaurare il mercato interno garantendo al tempo stesso un alto livello di tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente. Questo principio è valido ancor oggi: è necessaria infatti un'iniziativa comunitaria che eviti la frammentazione del mercato interno e garantisca livelli di tutela elevati ed omogenei in tutta Europa. Qualsiasi modifica apportata a questo contesto normativo va valutata alla luce della sua conformità con il principio di sussidiarietà stabilito nell'articolo 5 del trattato CE.

## **3. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA UE**

### **3.1. Obiettivo generale**

L'attività di semplificazione si fonda sull'impegno della Commissione di agire in conformità ai principi di una "migliore regolamentazione". La semplificazione del quadro normativo relativo all'omologazione per tipo di veicoli corrisponde inoltre alle raccomandazioni di CARS 21<sup>1</sup>, che riflettono le aspettative di numerose parti interessate. Applicare ora questo processo ai veicoli agricoli mira ad affrontare problemi che la Commissione ha identificati grazie alla consultazione delle parti interessate. La semplificazione ha dunque come obiettivi generali la riduzione delle incertezze giuridiche, la soppressione di un'attività di recepimento che immobilizza risorse in misura eccessiva e lo spostamento verso un miglior trattamento di questi veicoli agricoli da parte del sistema di omologazione UE per tipo.

### **3.2. Obiettivo 1: Semplificazione dell'*acquis* (attraverso l'abrogazione di direttive oggi in vigore).**

L'attuale quadro normativo è molto frammentato: esso si serve di una direttiva quadro, di 23 direttive tecniche dettagliate, di 36 direttive di modifica e di un'imponente serie di recepimenti in seno agli ordinamenti nazionali. La semplificazione mira ad affrontare questo complesso stato di cose per stabilire quale approccio normativo permette gli aggiornamenti al progresso tecnico meno dispendiosi e onerosi. Una legislazione più chiara, strutturata e coerente corrisponde inoltre all'impegno per una "miglior regolamentazione", un obiettivo primario della Commissione.

### **3.3. Obiettivo 2: Miglior capacità di regolamentazione per l'*acquis* futuro (attraverso un nuovo approccio normativo a due livelli che rinvii a norme internazionali)**

Un altro aspetto della semplificazione è l'eliminazione dalle direttive CE dei dettagli tecnici che vengono sostituiti con riferimenti a norme fissate da altre organizzazioni internazionali come UNECE, OCSE, CEN/CENELEC e ISO, ampiamente accettate all'interno e all'esterno della UE. Occorre però che tali norme abbiano livelli di tutela equivalenti a quelli delle direttive attualmente vigenti.

---

<sup>1</sup> Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century - CARS 21  
Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo.  
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

### 3.4. Obiettivo 3: Completamento del mercato unico

Il sistema di omologazione CE per tipo di veicoli completi ai sensi della direttiva quadro, pur previsto in linea di massima, non è obbligatorio per le categorie T4, T5, C, R e S ma, secondo il testo della direttiva, i fabbricanti hanno la facoltà di chiedere l'omologazione CE (veicolo completo) per tipo di veicoli appartenenti a queste categorie. Tuttavia, le prescrizioni tecniche relative a numerosi aspetti di queste categorie non sono ancora state fissate e, nonostante quanto previsto dalla direttiva, la possibilità di ottenere un'omologazione CE per tipo di veicolo completo resta perciò teorica: i veicoli appartenenti a queste categorie possono ottenere un'omologazione per tipo di veicolo completo solo ai sensi della legislazione nazionale. Ne consegue che per poter accedere ai vari mercati nazionali, per lo stesso veicolo si dovrà chiedere il rilascio di un'omologazione per tipo di veicolo completo a più Stati membri. La semplificazione offre l'opportunità di completare il quadro normativo dell'UE per queste categorie di veicoli, in modo che possano beneficiare di un sistema unico che permetta di accedere all'intero mercato europeo.

## 4. OPZIONI POLITICHE

Per conseguire questi obiettivi sono state valutate le seguenti opzioni:

### 4.1. Semplificazione I: Semplificazione dell'*acquis* (attraverso l'abrogazione di direttive oggi in vigore).

#### a) Opzione 1: Mantenimento della situazione attuale

L'attuale quadro normativo non subirebbe alcuna modifica: la direttiva quadro continuerebbe a definire il sistema d'omologazione CE per tipo, mentre i requisiti tecnici continuerebbero a essere fissati da direttive particolari che devono essere recepite negli ordinamenti nazionali. Anche eventuali direttive di modifica dovrebbero essere recepite con atti legislativi nazionali.

#### b) Opzione 2: Sostituzione del quadro attuale con 2 regolamenti

Le direttive in vigore verrebbero abrogate. Un regolamento quadro nuovo, adottato con procedura di codecisione, conterrebbe i requisiti fondamentali del sistema d'omologazione CE per tipo, mentre tutti i dettagli tecnici verrebbero raccolti in un unico regolamento di attuazione, approvato e, in futuro, facilmente aggiornato, con la procedura di comitologia.

#### c) Opzione 3: Sostituire il quadro attuale con una serie limitata di regolamenti tematici

Come l'opzione 2, ma i dettagli tecnici verrebbero raccolti ad esempio in 3 regolamenti di attuazione tematici adottati con procedura di comitologia. I requisiti potrebbero essere raggruppati in blocchi coerenti: aspetti ambientali, aspetti della sicurezza stradale e aspetti di sicurezza sul posto di lavoro<sup>2</sup>.

Se la differenza tra opzione 2 e opzione 3 è piuttosto piccola, la differenza con l'opzione 1 è notevole. Spostandosi dallo strumento legislativo delle "direttive" a quello dei "regolamenti" le opzioni 2 e 3 eliminano la necessità di un recepimento da parte degli Stati membri e il relativo controllo da parte della Commissione; tutte le discordanze tra gli atti nazionali di recepimento sono così evitate. Introducendo un approccio normativo a due livelli, il colegislatore può concentrarsi su questioni che devono essere decise dal Consiglio e dal Parlamento, delegando i dettagli tecnici e amministrativi alla Commissione senza perdere controllo (si applicherebbe la procedura di comitologia detta *procedura di regolamentazione con controllo*, che garantisce il controllo finale dal colegislatore anche sugli atti della comitologia).

### 4.2. Semplificazione II: Miglior capacità di regolamentazione per l'*acquis* futuro (attraverso un nuovo approccio normativo a due livelli che rinvii a norme internazionali)

#### a) Opzione 1: Mantenimento della situazione attuale

L'attuale quadro normativo non subirebbe alcuna modifica; requisiti e metodi di prova devono attenersi a quanto stabilito dalle 24 direttive particolari.

#### b) Opzione 2: Riferirsi quando possibile ai regolamenti UNECE.

Analogamente a quanto avvenuto per i veicoli a motore con il regolamento sulla sicurezza generale (*General Safety Regulation - GSR*), in cui le norme tecniche equivalenti sono state definite dall'UNECE, le norme delle direttive CE verrebbero abrogate e sostituite da un riferimento a tali norme internazionali. Questa opzione possono assumere forme diverse che vanno esaminate partitamente:

---

<sup>2</sup> Per ora, il numero esatto dei regolamenti di attuazione non è stato ancora fissato.

- Riferimenti completi; il testo allora è integralmente copiato e pubblicato dalla UE.
- Riferimenti semplici fissi (statici), in cui la legislazione CE rinvia a una regolamentazione internazionale, vigente a una determinata data
- Riferimenti generali (dinamici), in cui la legislazione CE rinvia alla regolamentazione di un ente internazionale di normazione, ma senza specificarne la data (possibilità di aggiornare).
- Dal punto di vista della certezza del diritto e di un controllo sulla legislazione UE, l'ultima possibilità (riferimenti dinamici) sembra inaccettabile; non è stata ulteriormente presa in considerazione.

c) Opzione 3: Riferimenti a tutte le pertinenti norme internazionali

Simile all'opzione b), ma si può far riferimento ora all'OCSE, al CEN/CENELEC e all'ISO. L'OCSE ha introdotto i cosiddetti codici per i sistemi di protezione antiribaltamento (*Roll-over Protection Systems – ROPS*), non disponibili presso l'UNECE; su altri aspetti esistono solo norme del CEN/CENELEC o dell'ISO.

### 4.3. Completamento del mercato unico

a) Opzione 1: Mantenimento della situazione attuale

Il campo d'applicazione della direttiva quadro non subirebbe alcuna modifica; l'omologazione CE per tipo di veicoli completi resta facoltativa, ma *de facto* non per le categorie T4, T5, C, R ed S. Senza adeguamento dei requisiti tecnici, per ottenere le omologazioni nazionali e avere accesso al mercato in più Stati membri della UE dovranno essere soddisfatte le varie prescrizioni di omologazione nazionali.

b) Opzione 2: **Completare** i requisiti di omologazione della CE rendendola obbligatoria per tutte le categorie dei veicoli

la legislazione relativa all'omologazione CE per tipo verrà completata per le categorie non (del tutto) coperte oggi. I requisiti tecnici di conformità oggi mancanti per taluni aspetti vengono aggiunti. L'omologazione CE per tipo di veicoli completi diverrebbe **obbligatoria** per tutte le categorie attualmente trattate dalla direttiva quadro; ciò significa che i veicoli appartenenti alle categorie T4, T5, C, R ed S non devono più essere sottoposti a procedure di omologazione nazionali: devono limitarsi a soddisfare le condizioni di omologazione CE per tipo per poter accedere a tutti i mercati.

c) Opzione 3: **Completare** i requisiti di omologazione della CE e lasciare **facoltativa per talune categorie (T4, T5, C, R e/o S)** l'omologazione CE per tipo di veicoli completi

Analogamente all'opzione 2, la legislazione CE verrebbe completata ma l'omologazione CE per tipo di veicoli completi resterebbe facoltativa per quelle categorie. Ciò permetterebbe a un fabbricante di scegliere tra un'omologazione nazionale per Stato membro o un'omologazione UE per tipo di veicolo completo, probabilmente più costosa ma avente il vantaggio dell'accessibilità diretta all'intero mercato interno. Il fabbricante sarebbe incentivato a scegliere la soluzione che massimizzi il profitto.

In alternativa, alcune parti interessate suggeriscono di rendere obbligatorie alcune prescrizioni all'interno di questa opzione. I campi interessati sarebbero: frenatura, illuminazione e segnaletica. Ciò permetterebbe di armonizzare tali aspetti in tutta Europa e imporrebbe a importanti elementi riguardanti la sicurezza stradale dei livelli minimi di tutela accettabili. Per tutti i trattori, questo è già il caso per i requisiti sulle emissioni dei gas di scarico.

## 5. ANALISI DEGLI EFFETTI

### 5.1. Semplificazione I: Semplificazione dell'*acquis* (attraverso l'abrogazione di direttive oggi in vigore).

La proposta di servirsi di regolamenti è partita dal Parlamento e da alcune parti interessate; molti hanno infatti criticato l'inutile complessità assunta dal quadro legislativo nella sua forma attuale e hanno chiesto alla Commissione di adottare misure per porvi rimedio.

Il sistema di omologazione per tipo è ben accetto da tutti ma ha bisogno di essere aggiornato.

Sostituire le direttive con dei regolamenti, in un approccio a due livelli, è sicuramente redditizio dopo 3 - 4 anni di ammortamento dei costi d'investimento necessari al cambiamento.

La semplificazione è vista con favore dalle parti interessate ma c'è chi sottolinea che occorre dare priorità ad altre questioni all'ordine del giorno (come l'esclusione dei trattori dalla "direttiva macchine").

Considerazioni basate sui benefici economici non bastano a giustificare la scelta tra 2 o più regolamenti, che dovrebbe avvenire in base a motivi pratici.

## **5.2. Semplificazione II: Miglior capacità di regolamentazione per l'acquis futuro (attraverso un nuovo approccio normativo a due livelli che rinvii a norme internazionali)**

Adottare norme riconosciute "in tutto il mondo", applicate anche dal regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli a motore, ampiamente sostenute dalle parti interessate come testimoniano le risposte alla consultazione pubblica, è vantaggioso per l'industria: l'omologazione dei prodotti ne permette la vendita in misura più ampia.

Il principale punto positivo sta nel fatto che la legislazione viene semplificata sopprimendo inutili doppioni. Ciò è un bene per chiunque lavori con questa legislazione, dalle autorità nazionali di omologazione ai fabbricanti i cui tipi di veicolo devono soddisfare questi requisiti. In particolare, ciò giova alle PMI che hanno risorse limitate da destinare agli aspetti normativi.

Riguardo alle traduzioni, lo studio indica che non ci si devono attendere troppi vantaggi: la certezza giuridica impone infatti che tali documenti siano disponibili in tutte le lingue ufficiali della Comunità. UNECE e OCSE elaborano solo versioni in francese e in inglese; la CE deve perciò occuparsi delle altre (il che permette la riduzione di 1 lingua rispetto alla situazione attuale in cui una versione originale va tradotta in tutte le altre lingue).

Una riduzione dei costi è ottenibile riducendo, leggermente, la partecipazione alle riunioni internazionali.

È anche possibile una – lieve – riduzione dei costi dell'omologazione per tipo. Attualmente, alcune componenti (come i proiettori) sono sottoposti a più omologazioni (con tutti i documenti, e i marchi che ne conseguono): ciò dà luogo a dei costi supplementari. D'altro canto, riuscire a limitare la legislazione internazionale in questa misura sopprimendo doppioni inutili è anche un vantaggio per le autorità nazionali che li devono applicare.

In tutti i casi in cui occorra far riferimento a norme internazionali, il regolamento deve far sì che l'UE possa agire indipendentemente e, se necessario possa introdurre modifiche differenti.

L'attuale direttiva sulle prescrizioni relative ai gas di scarico dei trattori rappresenta un caso particolare. Poiché il contenuto tecnico è già stato adeguato alla direttiva 97/68/CE sulle macchine mobili non stradali, è ritenuto più semplice abrogare la direttiva "Trattori" e fare riferimento solo alla direttiva 97/68/CE, senza toccare il contenuto tecnico.

In conclusione, dall'esame emerge un'inclinazione leggermente favorevole a questo riferimento alle norme internazionali.

## **5.3. Completamento del mercato unico**

Il fatto che le direttive siano attualmente incomplete significa che è necessaria una legislazione aggiuntiva a livello nazionale. Completare il sistema della CE e renderlo obbligatorio potrebbe cambiare questo stato di cose ed essere vantaggioso a lungo termine. In sé, il completamento è ritenuto utile ma renderlo obbligatorio comporta costi onerosi e indesiderabili per l'industria, e soprattutto per le numerose PMI coinvolte. Ciò può variare con le categorie dei veicoli, a seconda di ciò che permettono gli impianti ai fini dell'"omologazione di piccole serie". Tale possibilità, già prevista dall'attuale direttiva quadro, permette ai fabbricanti e alle autorità nazionali di ricorrere a procedure di omologazione più semplici ed economiche ma senza ridurre i livelli di protezione cui il veicolo deve conformarsi.

Se per talune categorie il sistema restasse facoltativo, il livello di protezione garantito su un determinato mercato potrebbe essere inferiore a quello di altri mercati. Al tempo stesso, gli Stati membri dovranno mantenere la legislazione nazionale. Per i fabbricanti, questa è la soluzione più economica se vendono solo in un numero limitato di paesi. Ed è importante per le PMI, specialmente se operano nel settore dei rimorchi e di macchine trainate.

## 6. COMPARAZIONE TRA LE OPZIONI E CONCLUSIONI

### Riassunto degli effetti delle varie opzioni sull'insieme degli obiettivi

Obiettivo	Opzioni politiche	Criteri				Conclusion e <sup>3</sup>	
		efficacia	efficienza		coerenza		
1 - semplificazione dell'acquis (attraverso l'abrogazione di direttive vigenti)	1 - nessun cambiamento dell'indirizzo politico	0	0		~	0	
	2 – sostituzione del quadro attuale con 2 regolamenti	semplificazione del quadro normativo	+	costo iniziale	-	miglioramento rispetto al punto di partenza	+
				leggero rischio di ritardo per alcune questioni urgenti	-		
				riduzione dei costi a lungo termine	+		
				in futuro, rapido processo di adeguamento all'evoluzione tecnica	+		
	3 – sostituzione del quadro attuale con un numero limitato di regolamenti tematici	semplificazione del quadro normativo	+	costo iniziale	-	miglioramento più accentuato (maggior chiarezza per l'industria)	+
				leggero rischio di ritardo per alcune questioni urgenti	-		
				procedure più spedite	+	maggior agevolezza e razionalità maggior coerenza per gli esperti	+
				riduzione dei costi a lungo termine	+		
				attuazione delle misure approvata a breve termine	+		

<sup>3</sup> Legenda: 0 significa “risultato neutro” (nessun cambiamento)  
+ significa “risultato migliore”

Obiettivo	Opzioni politiche	Criteri					Conclusione	
		efficacia		efficienza		coerenza		
2 - semplificazione: miglior capacità di regolamentazione per l'acquis futuro (attraverso un nuovo approccio normativo a due livelli che rinvii a norme internazionali)	1 - nessun cambiamento dell'indirizzo politico	0		0		0	0	
	2- uso di riferimenti a regolamenti UNECE	semplificazione	+	leggera riduzione dei costi e degli oneri amministrativi		+	maggior chiarezza per l'industria e le amministrazioni	+
		riduzione dei doppioni	+	migliore gestione delle procedure		+		
				anche i testi UNECE devono essere tradotti e pubblicati, come la normativa CE		0		
				potenziale rischio di indebolimento dei requisiti		-		
	3- uso di riferimenti a tutte le pertinenti norme internazionali	semplificazione	++	anche i testi OCSE devono essere tradotti e pubblicati, come la normativa CE e UNECE		0	uguale a 2.2	.
		riduzione dei doppioni	++	riduzione dei costi e degli oneri amministrativi		+		
				migliore gestione delle procedure		+		
				potenziale rischio di indebolimento dei requisiti		-		



Obiettivo	Opzioni politiche	Criteri				Conclusione	
		efficacia	efficienza		coerenza		
3 - completamento del mercato unico	1 - nessun cambiamento dell'indirizzo politico	0	0		0	0	
	2- completare i requisiti delle om. CE per t. e rendere l'om. CE per t. obbligatoria per i veicoli di tutte le categorie	completamento del mercato interno (obbligatorio)	+	costi elevati dei nuovi requisiti per le categorie T4.2, T5, R e S	-		0
				accesso a un mercato più ampio con meno oneri amministrativi	+		
				necessità di nuovi requisiti tecnici specifici	-		
				aumento della sicurezza stradale	+		
				vantaggi dovuti alla progettazione armonizzata	+		
	3- completare i requisiti dell'om. CE per t.; lasciare l'om. CE per t. di v. com.(CE WVTA) facoltativa per alcune categorie (T4, T5, C, R e/o S)	completamento del mercato interno (facoltativo)	+	permette l'apertura del mercato con l'opzione più economica	+		.
				necessità di nuovi requisiti tecnici specifici	-		
				aumento della sicurezza stradale	+		
				vantaggi dovuti alla progettazione armonizzata	+		

In conclusione, le opzioni preferibili sarebbero le seguenti: semplificare la legislazione introducendo un regolamento di codecisione che comporti un numero limitato di regolamenti di attuazione attraverso la comitologia e usando le vigenti norme UNECE, OCSE, ISO e CEN/CENELEC nella misura più ampia possibile; occorre completare le disposizioni tecniche come già previsto dalla direttiva quadro; alcune prescrizioni relative della sicurezza stradale dovrebbero essere rese obbligatorie (come è già il caso per le prescrizioni sui gas di scarico per tutti i trattori).

## **7. CONTROLLO E VALUTAZIONE**

Non è previsto alcun sistema specifico ma il Gruppo di lavoro della Commissione sui trattori agricoli si occuperà di dare seguito alle misure di attuazione.

## ALLEGATO

<b>Obiettivo 1: Semplificazione del quadro normativo attraverso un approccio a 2 livelli</b>						
<b>Indicatori</b>	<b>Opzione 1</b>		<b>Opzione 2</b>		<b>Opzione 3</b>	
	<i>Mantenimento della situazione attuale</i>		<i>Sostituire il quadro attuale con 2 regolamenti</i>		<i>Sostituire il quadro attuale con [4] regolamenti</i>	
<b>Costi</b>						
Costo annuale per EU-27	tra 29 160 euro e 2 435 400 euro valore medio: 533 993 euro		tra 7 560 e 1 217 700 euro valore medio: 320 153 euro			
Costo iniziale dell'investimento			tra 18 225 e 3 653 100 euro valore medio: 909 225 euro			
<b>Benefici</b>						
Vantaggi cumulativi (i costi comprendono una maggiorazione del 2% annua e un tasso di attualizzazione del 3,5%)			Anno	Limite inferiore	Valore medio	Limite superiore
			1	3 375 euro	695 385 euro	2 435 400 euro
			5	86 690 euro	129 430 euro	2 261 461 euro
			10	184 219 euro	1 094 970 euro	7 759 675 euro

**TABELLA DI COMPARAZIONE COSTI / BENEFICI**

<b>Obiettivo 2: Semplificazione attraverso l'uso di norme internazionali</b>						
<b>Indicatori</b>	<b>Opzione 1</b>		<b>Opzione 2</b>		<b>Opzione 3</b>	
	<i>Mantenimento della situazione attuale</i>		<i>Riferimenti quando possibile ai regolamenti UNECE.</i>		<i>Riferimenti a tutte le pertinenti norme internazionali</i>	
<b>Costi</b>						
Costi di om. per t.	Costi approssimativi per tipo (componente) in media: 15 000 euro Il costo di un'om. per t. di veicolo completo può essere superiore a 100 000 euro					

Spese di traduzione			
Costi annui di personale di partecipazione a riunioni	Stima dei costi medi annui di partecipazione a riunioni CE, UNECE, OCSE, ISO & CEN: 1 135 085 euro (gamma: tra 310 536 euro e 2 608 200 euro):		Stima dei costi medi annui di partecipazione a riunioni riguardanti norme vigenti: 1 078 331 euro (gamma: tra 279 482 euro e 2 608 200 euro)
Costi d'investimento per UE-27			909 225 euro (gamma: tra 18 225 euro e 3 653 100 euro)
<b>Benefici</b>			
risparmi annui da costi d'om. per t.			0
risparmi medi annui su partecipazione a riunioni			31 054 euro (gamma: tra 0 euro e 56 754 euro)
Traduzioni			0

<b>Obiettivo 3: Completamento del quadro normativo</b>			
<b>Indicatori</b>	<b>Opzione 1</b>	<b>Opzione 2</b>	<b>Opzione 3</b>
	<i>Mantenimento della situazione attuale</i>	<i>Completare i requisiti dell'omologazione CE per tipo rendendola obbligatoria per tutte le categorie dei veicoli</i>	<i>Completare i requisiti dell'omologazione CE per tipo e lasciare l'omologazione CE per tipo di veicoli completi facoltativa per alcune categorie di veicoli (T4, T5, C, R ed S)</i>
<b>Costi</b>			
Stima dei costi medi per categoria di veicoli (1)	T4.1	0 euro	simile all'opzione 2
	T4.2	112 500 000 euro	
	T4.3	0 euro	
	T5	40 625 000 euro	
	C	0 euro	
	R	200 195 313 euro	
	S	257 812 500 euro	
Stima delle spese medie annue amministrative (2)		36 190 000 euro	
Totale dei costi (1+2)		647 322 813 euro (gamma: tra 364 440 000 euro e 996 565 000 euro)	
Costi d'investimento medi <sup>4</sup> per UE-27		32 980 000* euro (gamma: tra 3 860 000 e 62 100 000 euro)	
<b>Benefici</b>			
Stima dei risparmi in termini d'incidenti		50 750 409 euro	
Stima dei vantaggi medi cumulativi (i costi comprendono una maggiorazione del 2% annua e un tasso di attualizzazione del 3,5%)		anno 1: 629 552 403 euro anno 5: 3 057 835 295 euro anno 10: 5 900 418 586 euro	
Benefici derivanti dalla normalizzazione (risparmi effettuati dagli acquirenti)		categoria T4.2: beneficio di 22 500 000 euro (valore medio) su 9 000 veicoli immatricolati all'anno. categoria R: beneficio di 68 750 000 euro (valore medio) su 125 000 veicoli immatricolati all'anno. categoria S: beneficio di 812 500 000 euro (valore medio)	

		su 500 000 veicoli immatricolati all'anno.
--	--	--