

Bruxelles, 25.10.2016
COM(2016) 684 final

2016/0341 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dei comitati pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di modifica dei regolamenti UN nn. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 e 129, una proposta di un nuovo regolamento UN relativo agli impianti di trasformazione (retrofit) a doppia alimentazione dei motori di veicoli pesanti (HDDF-ERS), le proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16, le proposte di due nuovi regolamenti tecnici mondiali UN sulle procedure di misurazione per i veicoli a motore a due o tre ruote riguardanti rispettivamente determinati tipi di emissioni e la diagnostica di bordo e la proposta di una nuova risoluzione sulla specifica comune delle categorie di sorgente luminosa (R.E.4)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) elabora a livello internazionale prescrizioni armonizzate che mirano a eliminare gli ostacoli tecnici agli scambi di veicoli a motore tra le parti contraenti dell'accordo del 1958 riveduto e a garantire che tali veicoli offrano un livello elevato di sicurezza e di protezione dell'ambiente.

In conformità alla decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ("UNECE") relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"). In conformità alla decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo"), l'Unione ha aderito all'accordo parallelo.

Le riunioni del WP.29 UNECE, il Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, si svolgono tre volte l'anno: a marzo, giugno e novembre di ogni anno civile. Nel corso di ciascuna sessione sono adottati nuovi regolamenti UN, modifiche di regolamenti UN o di regolamenti tecnici mondiali UN (UN GTR) in vigore, per adeguarli ai progressi tecnici. Prima di ogni seduta del WP.29 uno dei sei gruppi di lavoro (GR) in cui esso si articola approva le modifiche da apportare.

Successivamente, nel corso della riunione del WP.29, avviene la votazione finale che approva le modifiche, i supplementi e le rettifiche, se viene raggiunto il quorum e se si manifesta una maggioranza qualificata delle parti contraenti. L'UE è parte contraente di due accordi (accordo del 1958 e accordo del 1998) nell'ambito del WP.29. Di volta in volta, viene elaborata una decisione del Consiglio, detta "megadecisione", contenente l'elenco dei regolamenti, delle modifiche, dei supplementi e delle rettifiche; essa autorizza la Commissione a votare a nome dell'Unione a ogni riunione del WP.29.

La presente decisione del Consiglio definisce la posizione dell'Unione nella votazione dei regolamenti, delle modifiche, dei supplementi e delle rettifiche che saranno sottoposti al voto nella riunione di novembre 2016 del WP.29 che si terrà dal 14 al 20 novembre 2016.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta integra ed è pienamente in linea con la politica del mercato interno dell'Unione per quanto concerne l'industria automobilistica.

Il sistema WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'accordo del 1958 svolge un ruolo fondamentale nella realizzazione di tale obiettivo in quanto consente ai costruttori dell'UE di utilizzare un insieme comune di regolamenti sull'omologazione sapendo che i loro prodotti saranno riconosciuti conformi alla legislazione nazionale dalle parti contraenti. Grazie a questo regime il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore ha abrogato oltre 50 direttive dell'UE sostituendole con i corrispondenti regolamenti elaborati in forza dell'accordo del 1958.

Un approccio analogo è stato adottato con la direttiva 2007/46/CE, che ha sostituito i sistemi di omologazione degli Stati membri con una procedura di omologazione dell'Unione ed ha

istituito un quadro armonizzato recante le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche generali per tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale direttiva ha integrato i regolamenti UN nel sistema UE di omologazione dei veicoli o come requisiti per l'omologazione o come alternative alla normativa dell'Unione. In seguito all'adozione di detta direttiva, i regolamenti UN sono stati progressivamente incorporati nella normativa dell'Unione e inquadrati nell'omologazione UE.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il sistema WP.29 è collegato alla politica dell'Unione in materia di competitività, su cui la presente iniziativa ha un'incidenza positiva. La presente proposta è inoltre coerente con le politiche dell'Unione in materia di energia e trasporti, che sono tenute in debita considerazione nel processo di elaborazione e adozione dei regolamenti UN che rientrano nel quadro dell'accordo del 1958.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Sussidiarietà**

Solo l'Unione può votare l'adozione di strumenti internazionali come le proposte di regolamenti UN e di modifica dei regolamenti UN e le proposte di regolamenti tecnici mondiali, nonché la loro integrazione nel sistema di omologazione dei veicoli a motore dell'Unione. Ciò impedisce la frammentazione del mercato interno e garantisce anche norme ambientali e di sicurezza di uguale livello in tutta l'Unione. Ne derivano anche vantaggi in termini di economie di scala: i prodotti possono essere fabbricati per l'intero mercato dell'Unione e per il mercato internazionale, invece di essere adattati per ottenere l'omologazione nazionale di ogni singolo Stato membro.

La presente proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La presente decisione del Consiglio autorizza la Commissione a votare a nome dell'Unione e, in base all'articolo 5, paragrafo 1, della decisione 97/836/CE del Consiglio, è lo strumento proporzionato per definire una posizione unitaria dell'UE presso l'UNECE riguardo al voto sui documenti di lavoro all'ordine del giorno della riunione del WP.29. La presente proposta soddisfa pertanto il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza e di protezione pubbliche.

- **Scelta dell'atto giuridico**

In conformità all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE è necessaria una decisione del Consiglio al fine di stabilire le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organismo istituito da un accordo internazionale.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Non pertinente.

- **Assunzione e uso di perizie**

Le perizie esterne non sono pertinenti ai fini della presente proposta. Essa è stata tuttavia esaminata dal Comitato tecnico - Veicoli a motore.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta non può essere oggetto di una valutazione d'impatto in quanto non è di natura legislativa e non sono disponibili né possibili opzioni strategiche alternative.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'iniziativa non ha alcuna incidenza a livello di oneri amministrativi, in quanto i riferimenti alle modifiche allegati alla megadecisione non introdurranno nuovi obblighi di informazione o altri obblighi amministrativi a carico delle imprese, comprese le PMI. L'obiettivo è al contrario quello di ridurre gli oneri amministrativi poiché l'applicazione di prescrizioni armonizzate su scala mondiale consente ai fabbricanti di presentare la documentazione di omologazione di sistemi e componenti non solo nell'UE, ma anche sui mercati di esportazione dalle parti contraenti dell'accordo del 1958 al di fuori dell'UE.

La proposta ha un impatto assai positivo sulla competitività del settore automobilistico e sul commercio internazionale dell'UE. L'accettazione, da parte dei partner commerciali dell'UE, di regolamenti sui veicoli armonizzati a livello internazionale è riconosciuta come il modo migliore per eliminare gli ostacoli non tariffari agli scambi e per aprire o ampliare l'accesso al mercato per le imprese del settore automobilistico dell'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela di diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente iniziativa non ha alcuna incidenza sul bilancio.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non pertinente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta definisce la posizione dell'Unione nella votazione:

- delle modifiche dei regolamenti UN nn. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 e 129;
- della proposta di un nuovo regolamento UN relativo agli impianti di trasformazione (retrofit) a doppia alimentazione dei motori di veicoli pesanti (Heavy Duty Dual-Fuel Engine Retrofit Systems - HDDF-ERS);
- delle proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16;

- della proposta di due nuovi regolamenti tecnici mondiali UN sulle procedure di misurazione per i veicoli a motore a due o tre ruote, riguardanti rispettivamente le emissioni e la diagnostica di bordo; e
- della proposta di una nuova risoluzione sulla specifica comune delle categorie di sorgente luminosa (R.E.4).

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dei comitati pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di modifica dei regolamenti UN nn. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 e 129, una proposta di un nuovo regolamento UN relativo agli impianti di trasformazione (retrofit) a doppia alimentazione dei motori di veicoli pesanti (HDDF-ERS), le proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16, le proposte di due nuovi regolamenti tecnici mondiali UN sulle procedure di misurazione per i veicoli a motore a due o tre ruote riguardanti rispettivamente determinati tipi di emissioni e la diagnostica di bordo e la proposta di una nuova risoluzione sulla specifica comune delle categorie di sorgente luminosa (R.E.4)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità alla decisione 97/836/CE¹ del Consiglio, l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto").
- (2) In conformità alla decisione 2000/125/CE² del Consiglio, l'Unione ha aderito all'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo").

¹ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

² Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

- (3) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³ ha sostituito i sistemi di omologazione degli Stati membri con una procedura di omologazione dell'Unione e ha istituito un quadro armonizzato recante le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche generali per tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale direttiva ha integrato i regolamenti adottati conformemente all'accordo del 1958 riveduto ("regolamenti UN") nel sistema UE di omologazione o in quanto prescrizioni da soddisfare ai fini dell'omologazione o in quanto alternativi alla normativa dell'Unione. In seguito all'adozione di detta direttiva, i regolamenti UN sono stati progressivamente incorporati nella normativa dell'Unione e inquadrati nell'omologazione UE.
- (4) Alla luce dell'esperienza e dei progressi tecnici, occorre adeguare al progresso tecnico le prescrizioni relative ad alcuni elementi o caratteristiche disciplinati dai regolamenti UN nn. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 e 129 e dai regolamenti tecnici mondiali UN (GTR) nn. 15 e 16.
- (5) Al fine di stabilire prescrizioni tecniche uniformi per l'omologazione di impianti di trasformazione (retrofit) a doppia alimentazione dei motori di veicoli pesanti (HDDF-ERS), è opportuno adottare un nuovo regolamento UN.
- (6) Al fine di stabilire prescrizioni tecniche uniformi sulle procedure di misurazione per i veicoli a motore a due o tre ruote riguardanti rispettivamente determinati tipi di emissioni e la diagnostica di bordo, è opportuno adottare due nuovi regolamenti tecnici mondiali UN (GTR).
- (7) Al fine di stabilire prescrizioni uniformi sulla specifica comune delle categorie di sorgente luminosa, è opportuno adottare una nuova risoluzione (R.E.4).
- (8) È opportuno stabilire la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione nell'ambito dei pertinenti comitati dell'UNECE, vale a dire il comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto e il comitato esecutivo dell'accordo parallelo, riguardo all'adozione dei summenzionati atti UN,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione nell'ambito del comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto e del comitato esecutivo dell'accordo parallelo nel periodo dal 14 al 20 novembre 2016 è quella di votare a favore delle proposte elencate nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente

³ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ("direttiva quadro") (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).