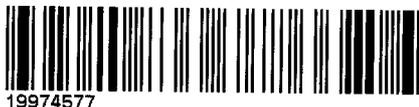




PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE  
*Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE*

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
DPE 0005109 P-4.22.1  
del 01/06/2018



Camera dei Deputati  
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica  
Ufficio dei rapporti con le istituzioni  
dell'Unione Europea

e, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Ambiente, della Tutela  
del territorio e del Mare  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

**OGGETTO:** Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *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.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

P. Il Coordinatore del Servizio  
dott. Gaetano De Salvo

**Relazione**  
**ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234**

<b>Oggetto dell'atto:</b>
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.
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Codice della proposta:</b> COM (2018) 286 final del 17/05/2018
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Codice interistituzionale:</b> 2018/0145 (COD)
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Amministrazione con competenza prevalente:</b> Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

La proposta in argomento fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità denominato "L'Europa in movimento", che si pone tra l'altro l'obiettivo di rendere più sicura ed accessibile la mobilità europea anche con l'introduzione di requisiti più rigorosi per i sistemi di sicurezza degli autoveicoli.

La sicurezza stradale è una questione paneuropea che viene affrontata mediante un approccio integrato basato tradizionalmente su tre pilastri: gli utenti della strada (conducenti, pedoni e ciclisti), i veicoli e le infrastrutture. Negli scorsi decenni la sicurezza stradale ha fatto registrare considerevoli miglioramenti. Tuttavia, negli ultimi anni i progressi nella riduzione del numero di decessi sulle strade hanno segnato una battuta d'arresto. Si prevede che, in assenza di nuove iniziative in materia di sicurezza stradale, gli effetti in termini di sicurezza dell'attuale approccio non sarebbero più in grado di compensare i maggiori incidenti dovuti all'incremento dei volumi di traffico. La complessa situazione esige un dinamico adeguamento strategico, che affronti in modo coerente ed efficace le più importanti sfide che si pongono nell'intero spettro delle politiche in materia di sicurezza stradale. Per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli, ciò comporta l'introduzione obbligatoria di un ampio ventaglio di misure avanzate di sicurezza come dotazione standard per le pertinenti categorie di veicoli, nonché una miglior protezione degli utenti vulnerabili della strada, come i pedoni, i ciclisti, le persone di bassa statura e gli anziani.

La presente proposta affronta il problema principale, ossia il numero sempre elevato di incidenti stradali (che a sua volta provoca un elevato numero di decessi e lesioni gravi), e prevede misure per migliorare la sicurezza dei veicoli, con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità e mitigare il numero di decessi e di feriti. D'altra parte, il quadro globale della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture deve tener conto degli attuali rapidissimi sviluppi della guida connessa e automatizzata. Per tale motivo, l'introduzione obbligatoria, sin da oggi, di dispositivi avanzati di sicurezza per i veicoli aiuterà i

conducenti ad acquisire una graduale confidenza verso i nuovi dispositivi, accrescerà la fiducia dell'opinione pubblica e contribuirà a far accettare la transizione verso la guida autonoma.

La proposta è inoltre pienamente in linea con le conclusioni del Consiglio basate sulla dichiarazione della Valletta, siglata il 29 marzo 2017, in cui i ministri dei Trasporti hanno riconfermato il loro impegno a migliorare la sicurezza stradale, rivolgendo inoltre un particolare invito alla Commissione a migliorare la protezione degli utenti della strada, specialmente di quelli vulnerabili, garantendo l'introduzione di nuovi dispositivi di sicurezza per i veicoli.

Nel seguito si riporta una sintetica descrizione delle misure proposte:

- estensione a tutte le categorie di veicoli dell'obbligo di installare un sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici su tutte le categorie di veicoli;
- introduzione di una serie di dispositivi avanzati di sicurezza su tutti i veicoli (per esempio l'adattamento intelligente della velocità, i sistemi di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente/riconoscimento della distrazione, il rilevamento di ostacoli in retromarcia, l'interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock);
- obbligo di dotazione per autovetture ed autocarri leggeri di un registratore di dati di eventi (incidenti); inoltre i veicoli dovranno essere progettati e costruiti al fine di assicurare agli utenti vulnerabili della strada una maggiore protezione della testa in caso di urto;
- installazione su autocarri e autobus di un sistema di rilevamento ed avviso della presenza di utenti vulnerabili della strada che si trovano nelle immediate vicinanze della parte anteriore del veicolo e sul lato opposto a quello del conducente; tali veicoli dovranno essere progettati e costruiti in modo da rendere più visibili gli utenti vulnerabili della strada dal sedile del conducente;
- requisiti per i sistemi di protezione frontale dei veicoli;
- prescrizioni per i veicoli alimentati a idrogeno;
- requisiti specifici per i veicoli automatizzati: in particolare si definiscono le aree concernenti la sicurezza, ove è necessario elaborare ulteriori disposizioni tecniche e norme dettagliate, che permettano l'omologazione e l'uso di tali veicoli;
- estensione del campo di applicazione di talune norme di sicurezza (ad esempio resistenza agli urti frontali e laterali) a tutte le altre categorie di veicoli ed eliminazione delle vigenti esenzioni che riguardano i SUV ed i veicoli commerciali leggeri.

La gran parte delle prescrizioni tecniche sopra citate si baseranno sui Regolamenti ECE ONU esistenti o che saranno adottati prossimamente.

La gran parte delle misure proposte saranno obbligatorie a partire dalla data di applicazione del regolamento, per i nuovi tipi di veicolo e 24 mesi dopo tale data per tutti i veicoli di nuova produzione mentre per un numero limitato di misure l'obbligo decorrerà 24 mesi dopo la data di applicazione del regolamento (per i nuovi tipi) e 48 mesi dopo la suddetta data per tutti i nuovi veicoli. Fanno eccezione le misure riguardanti il miglioramento della visibilità diretta per autocarri e autobus che necessitano di scadenze più lunghe in quanto comporteranno una completa riprogettazione della cabina di guida.

Secondo le analisi effettuate dalla Commissione si prevede che nell'arco di 16 anni l'introduzione dei nuovi dispositivi di sicurezza contribuirà a risparmiare circa 25.000 vite umane e 140.000 feriti gravi.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

La proposta di regolamento rispetta il principio di attribuzione e si basa sull'articolo 114 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) concernente il ravvicinamento delle legislazioni.

### **2. Rispetto del principio di sussidiarietà**

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione europea si esplica nell'ambito del funzionamento del mercato interno, permettendo di conseguire gli obiettivi in maniera più efficace, evitando la frammentazione del mercato interno e migliorando la sicurezza della mobilità.

### **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto, sulla base di analisi di impatto, sono stati individuati gli standard di sicurezza più elevati per i veicoli la cui adozione produce benefici superiori ai costi; inoltre, si prevede una semplificazione del contesto normativo che ridurrà i costi amministrativi per l'industria e le autorità nazionali.

Lo stesso obiettivo, se perseguito con norme nazionali, non garantirebbe l'armonizzazione del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

## **1. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto l'obiettivo principale è il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada.

### **1. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

Fatte salve alcune criticità, in particolare sulla tempistica ed il campo di applicazione, che meritano un approfondimento anche in relazione ai risvolti sulla competitività dell'industria di settore, le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale.

### **1. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

Ai fini negoziali è necessario valutare l'opportunità di introduzione di modifiche relative ai seguenti aspetti:

- prevedere un adeguato periodo di tempo tra la definizione delle nuove norme tecniche e la loro applicazione obbligatoria per permettere alle imprese di pianificarne l'implementazione;
- il mantenimento delle deroghe applicabili ad alcune tipologie di veicoli in considerazione della loro particolare struttura costruttiva e finalità d'uso.

## **C. Valutazione d'impatto**

### **1. Impatto finanziario**

La proposta di regolamento non ha impatto finanziario per la pubblica amministrazione.

### **1. Effetti sull'ordinamento nazionale**

La proposta di regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto la materia già contemplata dal Codice della Strada e' stata trattata dal legislatore comunitario con i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009.

**1. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

La proposta di regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

**1. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

Dalla proposta di regolamento non si prevedono effetti ulteriori per l'organizzazione della pubblica amministrazione rispetto a quelli che per le competenze in essere sono già in capo ad essa.

**1. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

Gli effetti sui cittadini saranno positivi per ciò che concerne il miglioramento della sicurezza stradale; ciò implicherà oneri per le imprese in merito agli investimenti necessari per l'aggiornamento della produzione ma che dovrebbero tradursi anche in un miglioramento della competitività del comparto.

**Altro**

-----



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI  
GENERALI ED IL PERSONALE  
*Direzione Generale per la Motorizzazione*  
Divisione 2

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento Politiche Europee  
Servizio Informative Parlamentari e Corte di  
Giustizia UE  
Largo Chigi n. 19  
00187 Roma  
[infoattive@governo.it](mailto:infoattive@governo.it)

e, p.c. Gabinetto del Ministro  
Ufficio Legislativo  
Via Nomentana, 2  
00161 Roma  
[legislativo.segr@mit.gov.it](mailto:legislativo.segr@mit.gov.it)

OGGETTO: Richiesta di relazione.

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.

- Codice del Consiglio: 9006/2018;
- Codice della proposta: COM (2018) 286;
- Codice Interistituzionale: 2018/0145 (COD);

Con riferimento alla nota DPE 0004822 P-4.22.1 del 24/05/2018, di pari oggetto, si trasmette lo schema di relazione previsto della legge 24 dicembre 2012 n. 234 e s.m.i. recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea.

II DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Ing. Sergio Dondolini)

