



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 febbraio 2014
(OR. en)**

6948/14

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0409 (COD)**

**ENT 64
ENV 187
MI 214
CODEC 570**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	21 febbraio 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2014) 107 final
Oggetto:	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 107 final.

All.: COM(2014) 107 final



Bruxelles, 21.2.2014
COM(2014) 107 final

2011/0409 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

riguardante la

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento
europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

riguardante la

posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore

1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio: [documento COM(2011) 856 definitivo – 2011/0409 (COD): 9 dicembre 2011.

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: 25 aprile 2012.

Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura: 6 febbraio 2013.

Data di adozione della posizione del Consiglio: 20 febbraio 2014.

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta della Commissione mira a ridurre i valori limite della rumorosità per le autovetture, i furgoni, gli autobus e i pullman in due fasi, ciascuna di 2 dB (A). Per gli autocarri invece si prevede una riduzione di 1 dB(A) nella prima fase e di 2 dB(A) nella seconda. La prima fase dovrebbe entrare in vigore due anni dopo la pubblicazione del testo nella Gazzetta ufficiale e la seconda 5/7 anni dopo la pubblicazione.

Inoltre, viene introdotto un nuovo metodo di prova, più rappresentativo del traffico urbano e riconosciuto a livello internazionale nell'ambito della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE).

Infine, si propone di equipaggiare i veicoli elettrici e ibridi-elettrici con sistemi di allarme acustico per veicoli ("AVAS") in modo da segnalare il movimento di tali veicoli ai pedoni e ai ciclisti.

È dal 1996 che i valori limite di rumorosità non subiscono variazioni nonostante il traffico crescente. La proposta della Commissione ridurrà significativamente i livelli di rumore ambientale e si prevede che il numero delle persone disturbate dal rumore diminuirà del 25%.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

3.1. Osservazioni generali

La Commissione accoglie con favore l'accordo politico sul testo di compromesso raggiunto il 9 dicembre 2013 tra il Consiglio e la commissione ENVI del Parlamento. L'adozione della posizione del Consiglio in prima lettura dovrebbe consentire l'adozione del testo nel corso dell'attuale legislatura. È importante che il nuovo metodo di prova, che è più rappresentativo e riconosciuto a livello internazionale, sia attuato il più presto possibile. Inoltre, per quanto riguarda i limiti di rumorosità, è importante per l'industria avere un obiettivo stabile e a lungo termine in modo da poter adeguare i propri veicoli alla nuova normativa.

3.2. Osservazioni sugli emendamenti approvati dal Parlamento europeo

3.2.1. Emendamenti del Parlamento europeo accolti integralmente, in parte o in linea di principio nella posizione del Consiglio in prima lettura

La posizione del Consiglio in prima lettura accoglie la grande maggioranza degli emendamenti introdotti dal Parlamento europeo, in particolare, gran parte degli ulteriori considerando proposti dal Parlamento europeo, l'allineamento della procedura di prova a quella sviluppata sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE), l'inclusione di un nuovo tracciato di prova e una nuova classificazione dei veicoli.

Per quanto riguarda i valori limite, la posizione del Consiglio è molto vicina alla proposta iniziale della Commissione in materia di limiti definitivi, ma con un'applicazione differita. Per la maggior parte delle categorie di veicoli essa può anche essere considerata come una fase successiva alla fase finale proposta dal Parlamento europeo nella sua posizione in prima lettura. Tale posizione può essere sostenuta dalla Commissione in qualità di compromesso.

Il Consiglio ha accolto l'emendamento proposto dal Parlamento sull'etichettatura del livello sonoro dei veicoli da parte dei concessionari. Il Consiglio tuttavia ha scelto di non rendere obbligatorio tale requisito prima che la Commissione non abbia completato la relativa valutazione d'impatto. Questo punto non faceva parte della proposta iniziale della Commissione, ma può essere sostenuto in quanto parte del pacchetto.

Il Consiglio ha accolto l'emendamento del Parlamento europeo che impone il montaggio obbligatorio di un sistema di allarme acustico ("AVAS") sui veicoli elettrici e ibridi. Va ricordato che nella proposta iniziale della Commissione il montaggio di tale dispositivo era facoltativo. La Commissione può sostenere l'emendamento del Consiglio in quanto introduce un periodo di tempo di 3/5 anni che consentirà lo sviluppo di prescrizioni tecniche più dettagliate per l'omologazione di tali sistemi e darà tempo all'industria di adattare i propri prodotti alle nuove prescrizioni.

L'emendamento del Parlamento europeo che introduce un riferimento al regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti¹, è stato ripreso come un considerando nella posizione del Consiglio. La Commissione sostiene tale posizione del Consiglio.

Inoltre la Commissione accoglie i chiarimenti di carattere redazionale apportati al testo della Commissione da parte del Consiglio e del Parlamento.

3.2.2. Emendamenti del Parlamento europeo non accolti nella posizione del Consiglio in prima lettura

¹ GUL 218 del 13.8.2008, pag. 30.

Il Consiglio ha ritenuto non opportuno inserire in un articolo di un regolamento riguardante i veicoli a motore l'emendamento del Parlamento europeo che incarica la Commissione di valutare la possibilità di introdurre un sistema di classificazione delle strade relativamente alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento sul manto stradale. Tuttavia il Consiglio ha riconosciuto la necessità di seguire un approccio integrato al problema del rumore e il fatto che la mappatura acustica delle strade ai sensi della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale² potrebbe costituire la base di ricerche future sulla classificazione delle superfici stradali. La Commissione sostiene tale posizione del Consiglio.

Per quanto riguarda gli atti delegati, il Consiglio non ha potuto accogliere né la delega di potere illimitata alla Commissione per l'aggiornamento degli elementi non essenziali degli allegati (proposta della Commissione) né la proroga tacita di tale delega di potere (proposta del Parlamento). Rispetto alla proposta del Parlamento europeo, il Consiglio ha limitato anche il numero di allegati che la Commissione può modificare. La Commissione si rammarica di questa decisione dal punto di vista pratico (necessità della procedura legislativa ordinaria dopo cinque anni anche per modifiche minori agli allegati) ma può accettarla come parte del compromesso finale tra colegislatori.

3.3. Nuove disposizioni introdotte dal Consiglio e posizione della Commissione

Il Consiglio ha introdotto diversi emendamenti tecnici, in particolare per evidenziare il nesso tra questo nuovo regolamento e la direttiva 2007/46/CE 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 veicoli³. La Commissione può sostenere tali emendamenti.

Il Consiglio ha altresì introdotto prescrizioni supplementari per facilitare i controlli tecnici e i controlli su strada dei veicoli ibridi. La Commissione può sostenere anche tali modifiche.

4. CONCLUSIONI

Anche se per motivi pratici deplora la decisione del Consiglio di limitare la delega alla Commissione a un numero ristretto di allegati e a un periodo fisso di cinque anni, la Commissione ritiene che l'unico modo di consentire l'avanzamento della procedura sia di astenersi dall'ostacolarla.

Il Consiglio ha deliberato a maggioranza qualificata.

In conclusione la Commissione sostiene, in uno spirito di compromesso, la posizione adottata dal Consiglio.

² GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

³ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.