

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 110

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Relatore FILIPPI)

approvata nella seduta antimeridiana del 9 marzo 2016

SULLA

**PROPOSTA 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, COMPONENTI ED ENTITÀ TECNICHE
DESTINATI A TALI VEICOLI (COM (2016) 31 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 15 marzo 2016

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione	»	6

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144, l'atto comunitario COM (2016) 31 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, relativo alla proposta 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, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli,

premessi che:

la proposta interviene sul quadro giuridico europeo in materia di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e di vigilanza sul mercato di riferimento, attualmente regolato dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007;

già da alcuni anni, a livello europeo, era stata avviata, nell'ambito del piano di azione CARS 2020 per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa, una riflessione sull'adeguatezza della suddetta normativa vigente rispetto all'obiettivo di agevolare la libera circolazione dei veicoli a motore nel mercato interno, garantendo al contempo il rispetto di misure ambientali e di sicurezza comuni: ne è emersa una valutazione positiva per quanto riguarda il funzionamento del mercato interno e la concorrenza, mentre si è riscontrato come le differenze nell'interpretazione e nell'applicazione delle norme sulla omologazione e sul controllo da parte degli Stati membri ne abbiano, in pratica, ridotto l'efficacia;

tali limiti sono diventati del tutto evidenti dopo lo scoppio del caso Volkswagen, all'indomani del quale la Commissione ha annunciato che avrebbe rafforzato il sistema di omologazione, garantendo meccanismi di controllo più adeguati ed armonizzati;

in linea con tale obiettivo, la proposta in esame mira pertanto a operare una revisione della normativa europea vigente, al fine di colmare le lacune ed assicurare un più elevato livello di protezione della salute dei cittadini e dell'ambiente, rafforzando i controlli sulle procedure e sui soggetti preposti sia nella fase di verifica *ex ante* (omologazione), sia nella fase di controllo *ex post* (vigilanza del mercato);

a tal fine, il provvedimento ridefinisce il sistema di tracciabilità dei prodotti (veicoli a motore per il trasporto di persone e merci, loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi relativi); il ruolo e gli obblighi degli operatori economici nella catena logistica; le competenze e la cooperazione tra le diverse autorità nazionali preposte; la qualità delle attività di omologazione e di verifica della conformità svolte dai servizi tecnici; le misure correttive successive all'immissione nel mercato e quelle per il ritiro o il richiamo dei veicoli; le procedure per garantire la confor-

mità della produzione; la supervisione e il coordinamento nelle attività di omologazione e di vigilanza del mercato;

considerate le indicazioni contenute nella relazione del Governo, predisposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto conto altresì delle osservazioni formulate dalla Commissione 14^a;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), riguardante l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del TFUE «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. L'azione dell'Unione europea è infatti indispensabile per assicurare parità di condizioni negli Stati membri per quanto attiene alla circolazione dei beni in generale e, nel caso di specie, per l'interpretazione, attuazione e applicazione armonizzate delle prescrizioni in materia di omologazione dei veicoli a motore, con il sostegno di disposizioni uniformi sulla vigilanza del mercato.

Appare inoltre evidente che, data l'interdipendenza tra i vari Paesi dell'Unione europea, le differenze nell'organizzazione nazionale dell'omologazione e della vigilanza del mercato negli Stati membri possono dar luogo ad un'applicazione non armonizzata e che le eventuali carenze nell'applicazione della normativa di un singolo Stato membro possono compromettere seriamente gli sforzi compiuti da altri Stati membri per impedire l'ingresso nel loro mercato di prodotti non conformi;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire. Essa infatti non va oltre quanto necessario per garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

In tal senso, la scelta del regolamento è da ritenersi adeguata, essendo lo stesso immediatamente applicabile e tenendo conto che le misure proposte per rafforzare e armonizzare ulteriormente l'attuazione delle procedure di omologazione – basate sui principi del quadro comune per la commercializzazione dei prodotti di cui all'allegato I della decisione 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008 – sono state adattate alle specificità del settore automobilistico;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea, con le seguenti osservazioni:

appaiono ampiamente condivisibili le finalità della proposta di regolamento in esame, tesa a rafforzare le procedure per l'omologazione e la sorveglianza di mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, attraverso il potenziamento dei controlli e delle verifiche incrociate;

ai fini del negoziato, si raccomanda di adottare ogni iniziativa utile a ridurre ulteriormente le emissioni inquinanti dei veicoli e ad accrescere l'utilizzo delle fonti di alimentazione più pulite;

si richiama inoltre l'attenzione, al fine di individuare ogni adeguata soluzione normativa, sulla particolare situazione italiana, nella quale i servizi tecnici sono svolti dai centri prova autoveicoli (CPA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ossia organismi statali su cui andrebbero a incidere le nuove competenze assegnate alla Commissione europea in merito alla possibilità di verificare e sanzionare l'operato dei servizi tecnici di omologazione e di valutare l'operato delle Autorità nazionali di omologazione;

tale circostanza dovrebbe essere tenuta in considerazione anche ai fini della definizione, a livello nazionale, di una struttura tariffaria adeguata che consenta la copertura degli ulteriori costi derivanti dalle attività di omologazione, di vigilanza del mercato e dai vari controlli affidati ai servizi tecnici nazionali e alla Commissione europea;

infine, si rileva l'esigenza di coordinare tra loro l'articolo 72, paragrafo 2, della proposta, secondo cui «Uno Stato membro può designare un'autorità di omologazione quale servizio tecnico», in quanto funzionale allo scopo di garantire la specificità dell'ordinamento interno, con l'articolo 71, paragrafo 4, secondo il quale «L'autorità di omologazione non svolge nessuna delle attività svolte dai servizi tecnici», che appare addirittura contraddittorio rispetto alla norma precedente.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: LIUZZI)

8 marzo 2016

La 14^a Commissione, esaminato l'atto,

considerato che:

la proposta è volta a rivedere il quadro giuridico per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, attualmente fissato con la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007. Tale regolamentazione è volta ad agevolare la libera circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi con prescrizioni armonizzate intese a conseguire obiettivi ambientali e di sicurezza comuni;

a seguito degli impegni assunti con il piano d'azione CARS 2020 per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa, nel 2013 è stata valutata l'idoneità del quadro che disciplina le omologazioni nell'Unione europea dei veicoli a motore e si è riconosciuto che le differenze di interpretazione e la rigidità nell'applicazione delle prescrizioni negli Stati membri ne riducono l'efficacia. Al riguardo, i servizi della Commissione europea ritenevano necessario concentrarsi su: – introduzione di disposizioni in materia di vigilanza del mercato per integrare le prescrizioni relative all'omologazione; – chiarimento delle procedure di richiamo e salvaguardia nonché delle condizioni per il rilascio delle estensioni delle omologazioni di tipi di veicoli esistenti; – miglioramento dell'applicazione del quadro che disciplina le omologazioni tramite l'armonizzazione e il perfezionamento delle procedure di omologazione e di controllo della conformità della produzione applicate dalle autorità e dai servizi tecnici degli Stati membri; – chiarimento dei ruoli e delle responsabilità degli operatori economici nella catena di fornitura e delle autorità e delle parti coinvolte nell'applicazione del quadro; – miglioramento della sostenibilità dei regimi alternativi di omologazione (omologazioni nazionali di piccole serie e omologazioni individuali) e della procedura di omologazione in più fasi al fine di garantire una flessibilità adeguata per i mercati di nicchia e le piccole e medie imprese (PMI), senza tuttavia alterare le condizioni di parità;

successivamente, in seguito al caso Volkswagen, la Commissione europea si è attivata per rafforzare il sistema di omologazione, in partico-

lare per garantire adeguati meccanismi di controllo volti ad assicurare un'applicazione corretta e armonizzata delle procedure di omologazione.

La revisione proposta con l'atto in titolo mira ad eliminare alcuni difetti e lacune emersi, quali la mancanza di vigilanza sui soggetti responsabili del corretto funzionamento del meccanismo di controllo di conformità *ex ante* (omologazione) e l'assenza di un efficace meccanismo di controllo *ex-post* (vigilanza del mercato). In tal modo, sarà possibile ripristinare la fiducia dei cittadini nella capacità del sistema normativo di garantire un livello adeguato di protezione della salute e dell'ambiente;

più in particolare, la proposta in titolo contiene misure riguardanti: – la tracciabilità dei prodotti e il ruolo e le responsabilità degli operatori economici nella catena di fornitura; – le responsabilità e la cooperazione tra le diverse autorità nazionali coinvolte nell'applicazione della legislazione di armonizzazione tecnica dei veicoli a motore; – la qualità delle attività di omologazione e di valutazione della conformità svolte dai servizi tecnici; – le procedure di salvaguardia post-commercializzazione e le disposizioni per il richiamo dei veicoli; – le procedure per garantire la conformità della produzione; – la supervisione e il coordinamento dell'applicazione dell'omologazione e della vigilanza del mercato;

valutata la relazione del Governo, trasmessa ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

si riscontra la correttezza della base giuridica della proposta, individuata nell'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), relativo all'instaurazione e funzionamento del mercato interno;

si ritiene rispettato il principio di sussidiarietà poiché il mercato interno dei beni giustifica un'azione a livello europeo per quanto concerne l'interpretazione, l'attuazione e l'applicazione armonizzate delle prescrizioni in materia di omologazione dei veicoli a motore, con il sostegno di disposizioni armonizzate sulla vigilanza del mercato.

In tale ambito, le differenze nell'organizzazione nazionale dell'omologazione e della vigilanza del mercato negli Stati membri possono dar luogo ad un'applicazione differenziata e pertanto suscettibile di determinare disparità di trattamento e così compromettere gli sforzi compiuti dagli Stati nel controllare la conformità dei prodotti alla normativa europea.

I due parametri per l'accertamento del rispetto del principio di sussidiarietà, ossia la necessità dell'azione europea e il suo valore aggiunto, sono pertanto sussistenti.

Appare, inoltre, congrua la scelta del regolamento, in sostituzione della vigente direttiva 2007/46/CE, che per sua natura, essendo direttamente applicabile, non necessita di norme nazionali di recepimento;

il principio di proporzionalità è rispettato nella misura in cui le disposizioni della decisione 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consi-

glio del 9 luglio 2008, sul quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, e in particolare le disposizioni per i prodotti di cui all'allegato I di tale decisione, sono adattate alle specificità del settore automobilistico;

nel merito, si esprime piena condivisione per l'azione svolta dalla Commissione europea con la proposta in titolo, che mira a rafforzare le procedure per l'omologazione e la sorveglianza di mercato degli autoveicoli e dei loro rimorchi, intensificando i controlli e le verifiche incrociate.

Nel corso del negoziato, si raccomanda di adottare ogni utile iniziativa volta a consentire l'ulteriore riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli e a sfruttare le fonti di alimentazione più pulite.

Nel contempo, va rappresentata – al fine di trovare una appropriata soluzione normativa – la specificità della situazione italiana, in cui i servizi tecnici sono svolti dai centri prova autoveicoli (CPA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ossia organismi statali su cui andrebbero a incidere le nuove competenze assegnate alla Commissione europea in merito alla possibilità di verificare e sanzionare l'operato dei servizi tecnici di omologazione e di valutare l'operato delle autorità nazionali di omologazione.

In tale prospettiva, mentre l'articolo 72, paragrafo 2, della proposta, secondo cui «Uno Stato membro può designare un'autorità di omologazione quale servizio tecnico», è funzionale allo scopo di garantire la specificità dell'ordinamento interno, non altrettanto può dirsi per l'articolo 71, paragrafo 4, in base al quale «L'autorità di omologazione non svolge nessuna delle attività svolte dai servizi tecnici», apparendo anzi tale ultimo articolo in contrasto con il primo.