

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: LIUZZI)

Roma, 8 marzo 2016

Osservazioni sull'atto:

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)

La 14^a Commissione, esaminato l'atto in titolo, 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. 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 UE 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 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 particolare 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

Al Presidente
della 8^a Commissione permanente
S E D E

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 n. 234 del 2012,

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 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 n. 768/2008/CE 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.

Pietro Liuzzi