



Bruxelles, 31 maggio 2016
(OR. en)

9699/16

**Fascicolo interistituzionale:
2016/0162 (NLE)**

**ECO 41
ENT 105
MI 404
UNECE 9**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	31 maggio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 351 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che definisce la posizione da assumere a nome dell'Unione europea in seno al pertinente comitato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifiche dei regolamenti UN nn. 9, 11, 13, 13-H, 14, 16, 30, 41, 44, 49, 54, 55, 60, 64, 75, 78, 79, 83, 90, 106, 113, 115, 117, 129 e 134, le proposte di modifiche dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16, quattro proposte per altrettanti nuovi regolamenti UN sui sistemi di assistenza alla frenata (BAS), sul controllo elettronico della stabilità (ESC), sui sistemi di controllo della pressione dei pneumatici (TPMS) e sul montaggio dei pneumatici, una proposta di nuovo regolamento tecnico mondiale UN sulle procedure di misurazione delle emissioni dei veicoli a motore a due o tre ruote e una proposta di nuova risoluzione speciale n. 2 (S.R.2) mirante a migliorare l'attuazione dell'accordo globale del 1998

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 351 final.

All.: COM(2016) 351 final

Bruxelles, 31.5.2016
COM(2016) 351 final

2016/0162 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che definisce la posizione da assumere a nome dell'Unione europea in seno al pertinente comitato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifiche dei regolamenti UN nn. 9, 11, 13, 13-H, 14, 16, 30, 41, 44, 49, 54, 55, 60, 64, 75, 78, 79, 83, 90, 106, 113, 115, 117, 129 e 134, le proposte di modifiche dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16, quattro proposte per altrettanti nuovi regolamenti UN sui sistemi di assistenza alla frenata (BAS), sul controllo elettronico della stabilità (ESC), sui sistemi di controllo della pressione dei pneumatici (TPMS) e sul montaggio dei pneumatici, una proposta di nuovo regolamento tecnico mondiale UN sulle procedure di misurazione delle emissioni dei veicoli a motore a due o tre ruote e una proposta di nuova risoluzione speciale n. 2 (S.R.2) mirante a migliorare l'attuazione dell'accordo globale del 1998

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") e, in conformità alla decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici mondiali applicabili 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 delle regolamentazioni sui veicoli, si svolgono tre volte all'anno: a marzo, giugno e novembre di ogni anno civile. Nel corso di ogni 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, in un'altra seduta del WP.29, se viene raggiunto il quorum e se si manifesta una maggioranza qualificata delle parti contraenti, ha luogo la votazione finale che approva le modifiche, i supplementi e le rettifiche. L'UE è parte contraente di due accordi (l'accordo del 1958 e l'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 del WP.29 di giugno 2016 che si terrà dal 20 al 24 giugno 2016.

- **Coerenza con disposizioni vigenti nel campo 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 riguardanti i veicoli. L'accordo del 1958 ha un ruolo fondamentale nel raggiungimento di questo obiettivo perché permette ai fabbricanti della UE di servirsi di un insieme comune di regolamenti sull'omologazione nella consapevolezza che il loro prodotto sarà riconosciuto dalle parti contraenti conforme alla pertinente legislazione nazionale. Grazie a questo regime, con il

regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore sono state abrogate oltre 50 direttive UE e sostituite con i corrispondenti regolamenti elaborati nell'ambito 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 e ha istituito un quadro armonizzato che accoglie disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche generali per tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. La suddetta direttiva ha integrato i regolamenti UN nel sistema UE di omologazione o in quanto prescrizioni da soddisfare ai fini dell'omologazione o in quanto alternative alla normativa dell'Unione. In seguito all'adozione di tale 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 si collega alla politica dell'Unione relativa alla competitività, sulla quale la presente iniziativa ha benefici effetti. La presente proposta è inoltre coerente con le politiche dell'Unione sui trasporti e l'energia, sempre tenute nella massima considerazione nell'elaborazione e nell'adozione dei regolamenti 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 sanitarie 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.

Questa 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 della 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 DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

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

Non pertinente.

- **Consultazioni delle parti interessate**

Non pertinente.

- **Ricorso al parere di esperti**

Perizie esterne non sono pertinenti ai fini della presente proposta. Essa è stata tuttavia riveduta 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, neppure alle PMI. Al contrario, l'obiettivo è quello di ridurre gli oneri amministrativi poiché l'applicazione di prescrizioni armonizzate su scala mondiale consente ai fabbricanti provenienti da parti contraenti dell'accordo del 1958 al di fuori della UE di presentare documenti per omologare sistemi e componenti non solo nella UE ma anche sui mercati di esportazione.

La proposta ha impatti assai positivi sulla competitività del settore automobilistico e sul commercio internazionale della UE. Il fatto che i partner commerciali della UE accettino regolamenti armonizzati a livello internazionale sui veicoli è 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 europeo.

- **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 ASPETTI

• **Piani di attuazione e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

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

Non applicabile

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

La proposta definisce la posizione dell'Unione nella votazione

- delle modifiche ai regolamenti UN nn. 9, 11, 13, 13-H, 14, 16, 30, 41, 44, 49, 54, 55, 60, 64, 75, 78, 79, 83, 90, 106, 113, 115, 117, 129 e 134;
- le proposte di modifiche dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16;
- quattro proposte per altrettanti nuovi regolamenti UN sui sistemi di assistenza alla frenata (*Brake Assist Systems* - BAS), sul controllo elettronico della stabilità (*Electronic Stability Control* - ESC), sui sistemi di controllo della pressione dei pneumatici (*Tyre Pressure Monitoring Systems* - TPMS) e sul montaggio dei pneumatici;
- una proposta di nuovo regolamento tecnico mondiale UN sulle procedure di misurazione delle emissioni dal basamento e per evaporazione dei veicoli a motore a due o tre ruote; nonché
- una proposta di nuova risoluzione speciale n. 2 (S.R.2) mirante a migliorare l'attuazione dell'accordo globale del 1998.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che definisce la posizione da assumere a nome dell'Unione europea in seno al pertinente comitato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifiche dei regolamenti UN nn. 9, 11, 13, 13-H, 14, 16, 30, 41, 44, 49, 54, 55, 60, 64, 75, 78, 79, 83, 90, 106, 113, 115, 117, 129 e 134, le proposte di modifiche dei regolamenti tecnici mondiali UN nn. 15 e 16, quattro proposte per altrettanti nuovi regolamenti UN sui sistemi di assistenza alla frenata (BAS), sul controllo elettronico della stabilità (ESC), sui sistemi di controllo della pressione dei pneumatici (TPMS) e sul montaggio dei pneumatici, una proposta di nuovo regolamento tecnico mondiale UN sulle procedure di misurazione delle emissioni dei veicoli a motore a due o tre ruote e una proposta di nuova risoluzione speciale n. 2 (S.R.2) mirante a migliorare l'attuazione dell'accordo globale del 1998

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/CE del Consiglio¹, 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/CE del Consiglio², 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. La suddetta direttiva ha integrato i 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 tale 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. 9, 11, 13-H, 14, 16, 30, 41, 44, 49, 54, 55, 60, 64, 75, 78, 79, 83, 90, 106, 113, 115, 117, 129 e 134 e dal regolamento tecnico mondiale UN (GTR) nn. 15 e 16.
- (5) Al fine di stabilire prescrizioni uniformi per omologare sistemi di assistenza alla frenata (BAS), sistemi di controllo elettronico della stabilità (ESC), sistemi di controllo della pressione dei pneumatici (TPMS) e montaggio dei pneumatici, occorre adottare quattro nuovi regolamenti UN.
- (6) Al fine di stabilire prescrizioni tecniche uniformi sulle procedure di misurazione delle emissioni dal basamento e per evaporazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, occorre adottare un nuovo regolamento tecnico mondiale UN (GTR).
- (7) Al fine di migliorare l'attuazione dell'accordo globale del 1998, occorre adottare una nuova risoluzione speciale n. 2 (S.R.2).
- (8) È pertanto necessario definire la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in seno al comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto e al comitato esecutivo dell'accordo parallelo riguardo all'adozione di tali atti UN,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in seno al comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto e al comitato esecutivo dell'accordo parallelo nella riunione che si terrà dal 20 al 24 giugno 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 della sua adozione.

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).

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*