

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 42

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato e relativo documento di accompagnamento (COM(2010)542 def.)

Approvato il 31 maggio 2011

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato e relativo documento di accompagnamento. COM(2010)542 def.

DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato e relativo documento di accompagnamento (COM(2010)542 def);

premesso che:

la Commissione europea, in data 4 ottobre 2010, ha presentato una proposta di regolamento inerente all'omologazione dei veicoli della categoria L e alla vigilanza del mercato;

la categoria L comprende una vasta gamma di veicoli con due e tre ruote – ad esempio ciclomotori a due o tre ruote, motocicli a due o tre ruote, motocicli con sidecar – o quattro ruote, i cosiddetti quadricicli, come i quad e le minicar;

la proposta di regolamento tiene conto dei risultati di un'ampia consultazione pubblica svolta dalla Commissione dal 22 dicembre 2008 al 27 febbraio 2009, finalizzata ad acquisire le osservazioni delle parti interessate – autorità di omologazione nazionali, costruttori, fornitori e consumatori – nonché di una serie di studi volti a valutare l'impatto economico, sociale ed ambientale delle disposizioni in materia di omologazione dei veicoli della citata categoria;

attualmente l'omologazione di veicoli nuovi della categoria L è disciplinata dalla direttiva quadro 2002/24/CE, che

fissa i principi generali in materia, e da una serie di direttive specifiche che contengono prescrizioni tecniche dettagliate;

tale disciplina tende a rispondere alle preoccupazioni transfrontaliere riguardanti la sicurezza e i rischi per la salute e l'ambiente dovuti all'inquinamento atmosferico e mira ad instaurare il mercato interno, garantendo al tempo stesso un elevato livello di tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente;

la Commissione, tuttavia, ha individuato una serie di problemi importanti associati alle attuali disposizioni per l'omologazione dei veicoli nuovi di categoria L a cui occorre porre rimedio (la complessità del quadro normativo; il livello delle emissioni e la sua quota crescente di emissioni rispetto al totale delle emissioni del trasporto su strada; gli aspetti di sicurezza funzionale relativi alle prescrizioni di omologazione; la mancanza di un quadro normativo per i veicoli dotati di nuove tecnologie; la vendita e l'immatricolazione di taluni veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, che non sono conformi alle attuali prescrizioni di omologazione per tipo relative alla sicurezza funzionale e/o alla tutela ambientale);

si è pertanto ravvisata la necessità di adottare un nuovo quadro normativo armonizzato per la produzione di veicoli della categoria L, abrogando conseguentemente tutte le direttive particolari, attraverso una disciplina di livello regolamentare idonea a garantire il rispetto immediato delle disposizioni in essa contenute

senza successivo recepimento nell'ordinamento degli Stati membri, in modo da evitare la frammentazione del mercato interno e da garantire livelli di tutela elevati ed omogenei in tutta Europa;

l'obiettivo che si intende in tal modo perseguire è quello di semplificare l'attuale quadro normativo, contribuire a raggiungere una quota più bassa e più proporzionale delle emissioni totali dovute ai trasporti su strada, aumentare il livello generale di sicurezza, tenere il passo con il progresso tecnico e rafforzare le norme sulla vigilanza del mercato;

allo scopo di semplificare e accelerare l'adozione della normativa in materia di omologazione dei veicoli, si è privilegiato un approccio « a più livelli » in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio stabiliscono solo le norme e i principi fondamentali, mentre l'adozione della normativa concernente gli aspetti tecnici è delegata alla Commissione;

in particolare, le disposizioni fondamentali riguardanti la sicurezza stradale, la compatibilità ambientale e il campo di applicazione, che dovrebbero applicarsi dal 1° gennaio 2013, saranno stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio, mediante l'adozione del regolamento proposto, conformemente alla procedura legislativa ordinaria;

le specifiche tecniche, invece, saranno stabilite dalla Commissione in tre atti delegati: un regolamento sui requisiti in materia di compatibilità ambientale e prestazioni di propulsione; un regolamento sulle prescrizioni di sicurezza funzionale del veicolo; un regolamento sulle prescrizioni per la fabbricazione del veicolo;

rilevato che:

l'Italia è uno dei Paesi — insieme con Francia e Spagna — nei quali è localizzato il mercato europeo dei quadricicli, tra i quali trovano ampia diffusione quelli leggeri, le cosiddette minicar;

il rapporto tra numero di incidenti e parco circolante, come risulta dai dati ISTAT, per questo tipo di veicoli, in Italia è sensibilmente più elevato rispetto a quello delle automobili (0,6 contro 0,4);

in questo quadro, devono essere valutate positivamente le disposizioni della presente proposta di regolamento che tendono a migliorare la sicurezza di tali veicoli quale, ad esempio, l'incremento della potenza massima dei quadricicli leggeri, che passa dall'attuale 4 Kw a 6 Kw, che consentirà ai conducenti, a parità di limiti di velocità, di disporre di una migliore ripresa del veicolo nelle situazioni più delicate di sicurezza stradale, quali la partenza in salita, il sorpasso eccetera, e favorirà l'introduzione di nuove funzioni come i dispositivi di disappannamento e sbrinamento, o sistemi di luce più potenti;

appare altresì pienamente condivisibile l'obiettivo della proposta in esame di rafforzare, anche attraverso un'azione di coordinamento e monitoraggio da parte delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri, l'azione delle autorità nazionali responsabili in tale ambito, allo scopo di evitare l'immissione sul mercato di prodotti di qualità inadeguata, prodotti contraffatti e componenti non omologati;

considerato, infine, che:

la proposta di regolamento prevede che per i quadricicli leggeri sia prescritta una massa massima in ordine di marcia — cioè comprendente il 90 per cento del pieno carburante e gli accessori — di 350 Kg, contrariamente a quanto previsto dalle disposizioni in vigore che invece fissano in un massimo di 350 Kg la massa a vuoto del veicolo, ossia esclusi gli accessori e il pieno carburante;

tale prescrizione, determinando una riduzione effettiva della massa del veicolo, appare in contrasto con l'obiettivo perseguito dalla Commissione stessa di rafforzare alcuni componenti strutturali e di equipaggiare i veicoli con nuovi dispo-

sitivi atti al miglioramento della sicurezza attiva e passiva;

per permettere il miglioramento della sicurezza di tali veicoli sarebbe invece opportuno prevedere un aumento della massa in ordine di marcia ad un valore non inferiore a 400 Kg o, quanto meno, non modificare l'attuale limite di 350 Kg della massa a vuoto;

appare opportuno valutare la possibilità di introdurre nell'Unione europea « prove di crash » o metodi alternativi di verifica dei componenti preposti alla sicurezza passiva del veicolo;

bisognerebbe valutare attentamente la possibilità di un'opportuna gradualità nell'introduzione delle nuove caratteristiche dei veicoli, al fine di dare ai costruttori e ai fornitori il tempo necessario per la transizione, in modo da evitare che un aumento dei prezzi, specialmente per i veicoli del segmento più basso, renda più difficile il rinnovo del parco veicoli, con effetti negativi sull'ambiente e la sicurezza, l'industria e l'occupazione;

appare altresì opportuno che il Parlamento sia costantemente informato sull'andamento dei lavori in ambito europeo, con particolare riferimento ai progetti di atti delegati che dovranno essere adottati dalla Commissione;

visto il parere espresso dalla XIV Commissione nella seduta del 18 maggio 2011,

esprime una valutazione positiva sulla proposta di regolamento in oggetto, con le seguenti osservazioni:

a) ai fini del miglioramento della sicurezza, sia previsto un aumento della massa dei quadricicli leggeri in ordine di marcia ad un valore non inferiore a 400 Kg o, quanto meno, non sia modificato l'attuale limite di 350 Kg della massa a vuoto;

b) si valuti la possibilità di introdurre nell'Unione europea « prove di crash » o metodi alternativi di verifica dei componenti preposti alla sicurezza passiva del veicolo;

c) si valuti l'opportunità di prevedere una gradualità nell'introduzione delle nuove caratteristiche dei veicoli, al fine di dare ai costruttori e ai fornitori il tempo necessario per la transizione, in modo da evitare che un aumento dei prezzi, specialmente per i veicoli del segmento più basso, renda più difficile il rinnovo del parco veicoli, con effetti negativi sull'ambiente e la sicurezza, l'industria e l'occupazione;

d) sia tenuto costantemente informato il Parlamento sull'andamento dei lavori in ambito europeo, con particolare riferimento ai progetti di atti delegati che dovranno essere adottati dalla Commissione.

ALLEGATO

**PARERE DELLA XIV COMMISSIONE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato. COM(2010)542 def.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato (COM(2010)542 def);

valutata positivamente l'iniziativa della Commissione europea di adottare un nuovo quadro normativo armonizzato per la produzione di veicoli della categoria L al fine di garantire il funzionamento del mercato interno, di raggiungere una quota più bassa e proporzionale delle emissioni totali dovute al trasporto su strada, di aumentare il livello di sicurezza attiva e passiva di tali veicoli tenendo conto del progresso tecnico, nonché di rafforzare la vigilanza del mercato;

preso atto con favore della scelta di procedere secondo un approccio « multi-livello », che prevede la facoltà della Commissione europea di adottare tre regolamenti delegati attraverso i quali definire le specifiche tecniche (prescrizioni per la compatibilità ambientale e prestazioni di propulsione; disposizioni di sicurezza funzionale del veicolo e aspetti connessi; prescrizioni per la fabbricazione dei veicoli), nonché di adottare attraverso un atto di esecuzione le indicazioni amministrative al fine di facilitare il riconoscimento reciproco delle decisioni e l'accettazione di documenti rilasciati dai costruttori dei veicoli;

considerato che la proposta risulta conforme al principio di sussidiarietà non

essendo sufficiente un'azione frammentata dei singoli Stati membri al fine di definire un sistema di omologazione europeo per tipo di veicoli della categoria L;

rilevato che la proposta di regolamento risulta, altresì, conforme al principio di proporzionalità non andando oltre quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi prefissati;

rilevata, inoltre, la necessità che il presente documento finale, unitamente al parere della Commissione IX (Trasporti), sia trasmesso alla Commissione europea nell'ambito del cosiddetto dialogo politico, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

si segnali al Governo l'esigenza di seguire con particolare attenzione la fase preparatoria degli atti delegati e dell'atto di esecuzione previsti dalla proposta di regolamento, tenendo costantemente informato il Parlamento, considerato che appare opportuno circoscrivere l'ambito della delega definendone più specificamente l'oggetto e, comunque escludendo che, ai sensi degli articoli 290 e 291 del TFUE, l'esercizio di tali poteri vada oltre la modifica di elementi non essenziali degli atti legislativi; nel caso di specie, occorre escludere l'eventuale modifica di elementi

fondamentali per garantire la sicurezza dei veicoli, stabiliti nell'articolato o negli allegati;

e con le seguenti osservazioni:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di segnalare al Governo l'esigenza di adoperarsi per:

a) assicurare un approccio integrato nel quadro europeo delle politiche

per la sicurezza stradale, la mobilità urbana e la qualità dell'aria;

b) proseguire nella riflessione sul tema della sicurezza, tenendo conto di quanto emerso sulle peculiarità esistenti sul territorio italiano ed incentivando iniziative di confronto tra gli attori coinvolti nell'individuazione di soluzioni adeguate, anche nell'ottica dello scambio delle migliori pratiche a livello europeo.