COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 6.6.2012
COM(2012) 178 final

2012/0089 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che l'Unione europea deve adottare, nell'ambito dei comitati della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite pertinenti, riguardo ai progetti di regolamento sui sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e sui dispositivi avanzati di frenata d'emergenza

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivazione e obiettivi della proposta

La Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) sviluppa a livello internazionale prescrizioni armonizzate che mirano ad 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.

L'UNECE ha di recente ultimato un progetto di regolamento recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai sistemi di avviso di deviazione dalla corsia[1] (*Lane Departure Warning Systems* - LDWS) e un progetto di regolamento recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza[2] (*Advanced Emergency Braking Systems* - AEBS). L'obiettivo di tali progetti di regolamento è stabilire un livello elevato di sicurezza per i veicoli a motore muniti di LDWS e AEBS e metodi di prova uniformi per l'omologazione di tali veicoli.

A livello UE, il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore[3] impone, all'articolo 10 e nelle sue misure di attuazione, l'installazione di LDWS e AEBS su alcuni veicoli a motore delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3.

La presente proposta mira a definire la posizione dell'Unione riguardo a questi due progetti di regolamento UNECE relativi agli LDWS e agli AEBS e quindi a far sì che l'Unione, rappresentata dalla Commissione, voti a favore di tali progetti. In questo modo i progetti di regolamento UNECE relativi agli LDWS e agli AEBS potranno essere incorporati nel sistema dell'Unione di omologazione dei veicoli a motore.

• Contesto generale

Il regolamento (CE) n. 661/2009 ha stabilito i requisiti di base per l'omologazione dei veicoli a motore delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 per quanto riguarda l'installazione degli LDWS. Ha stabilito i requisiti di base per l'omologazione dei veicoli a motore delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 anche per quanto riguarda l'installazione degli AEBS. Poiché era necessario stabilire le procedure, le prove e i requisiti specifici per tale omologazione a livello UE, nel 2012 la Commissione ha adottato due regolamenti della Commissione che attuano il regolamento (CE) n. 661/2009 per quanto riguarda rispettivamente gli LDWS e gli AEBS[4], le cui disposizioni tecniche si basano in larga misura sui progetti di regolamento UNECE corrispondenti.

---

1 Documenti UNECE ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 e ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

2 Documenti UNECE ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 ed ECE TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1.

3 GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

4 GU L 110 del 24.4.2012, pag.18 e GU L 109 del 21.4.2012, pag.1.

Ora si prevede pertanto che l'Unione voti a favore dei due progetti di regolamento UNECE relativi agli LDWS e agli AEBS al fine di disporre di requisiti comuni armonizzati a livello internazionale, i quali agevoleranno il commercio internazionale. Ciò consentirà alle imprese europee di applicare una serie di requisiti riconosciuti in tutto il mondo, vale a dire nei paesi che sono parti contraenti dell'accordo UNECE del 1958 riveduto.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Il regolamento (CE) n. 661/2009 impone requisiti per l'omologazione dei veicoli a motore delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 per quanto riguarda l'installazione degli LDWS e degli AEBS. Inoltre, nel 2012 la Commissione ha adottato due regolamenti della Commissione che attuano il regolamento (CE) n. 661/2009 per quanto riguarda rispettivamente gli LDWS e gli AEBS.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La proposta è in linea con gli obiettivi del regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore e pertanto è coerente con l'obiettivo dell'UE di garantire un livello elevato di sicurezza stradale e sul lavoro.

2. ESITO DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

- **Consultazione**

Nell'elaborare la proposta la Commissione europea ha consultato varie parti interessate. Una consultazione generale sull'approccio previsto in relazione agli LDWS e agli AEBS ha avuto luogo nell'ambito di CARS 21 cui hanno partecipato Stati membri, fabbricanti (rappresentanti europei e nazionali, singole aziende), fabbricanti di componenti, organizzazioni del settore trasporti e rappresentanti degli utenti. L'approccio proposto per gli LDWS e gli AEBS è stato discusso anche nell'ambito del comitato tecnico "Veicoli a motore" quando è avvenuta una votazione sui due regolamenti della Commissione che attuano il regolamento (CE) n. 661/2009 per quanto riguarda rispettivamente gli LDWS e gli AEBS.

- **Valutazione dell'impatto**

La Commissione europea ha commissionato una valutazione dell'impatto per il regolamento (CE) n. 661/2009, che ha riguardato gli LDWS e gli AEBS.

È stata inoltre effettuata un'analisi costi/benefici in conformità dell'articolo 14, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 661/2009 per esaminare la possibilità di esentare alcuni veicoli o classi di veicoli dai requisiti di installazione degli AEBS e degli LDWS.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La proposta consentirà all'Unione, rappresentata dalla Commissione, di votare a favore di tali progetti di regolamento UNECE relativi agli LDWS e agli AEBS.

- **Base giuridica**

Ai fini dell'adeguamento alle specificità del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la base giuridica utilizzata in precedenza di cui al considerando 1 è stata sostituita da un riferimento diretto all'articolo 218, paragrafo 9, il che rende necessario modificare il processo di preparazione delle riunioni del WP29 e ricorrere a una nuova forma giuridica, ossia a una decisione del Consiglio, anziché, come nel processo di preparazione degli ultimi 14 anni, a una decisione della Commissione.

- **Principio di sussidiarietà**

I requisiti relativi agli LDWS e agli AEBS sono già armonizzati a livello UE. Solo l'Unione può votare a favore di strumenti internazionali come i progetti di regolamento UNECE e della loro incorporazione nel sistema dell'Unione di omologazione dei veicoli a motore. Ciò non impedisce solo la frammentazione del mercato interno, ma garantisce anche in tutta l'UE norme sulla salute e sulla sicurezza di livello equivalente. Offre inoltre i vantaggi delle economie di scala: i prodotti possono essere fabbricati per l'intero mercato europeo e anche per il mercato internazionale, invece di essere adattati all'omologazione nazionale di ogni singolo Stato membro.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa 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 dello strumento**

Strumento proposto: decisione del Consiglio.

Una decisione del Consiglio è ritenuta uno strumento adatto in linea con le disposizioni dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia di competenza dello Spazio economico europeo ed è quindi opportuno estenderlo al SEE.

2012/0089 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che l'Unione europea deve adottare, nell'ambito dei comitati della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite pertinenti, riguardo ai progetti di regolamento sui sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e sui dispositivi avanzati di frenata d'emergenza

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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) Con la decisione 97/836/CE del Consiglio[5] 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 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").

(2) I requisiti armonizzati del progetto di regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai sistemi di avviso di deviazione dalla corsia[6] e del progetto di regolamento UNECE recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza[7] mirano ad eliminare gli ostacoli tecnici agli scambi di veicoli a motore tra le

---

5 GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

6 Documenti UNECE ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 ed ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

7 Documenti UNECE ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 ed ECE TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1.

parti contraenti dell'accordo del 1958 riveduto e a garantire che tali veicoli offrano un livello elevato di sicurezza e protezione.

(3) Il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati[8] introduce l'obbligo di installazione dei sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e dei dispositivi avanzati di frenata d'emergenza su alcuni veicoli a motore delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3.

(4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno al comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto per quanto riguarda l'adozione dei progetti di regolamento UNECE citati sopra,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in seno al comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto, 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, è di votare a favore del progetto di regolamento UNECE recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai sistemi di avviso di deviazione dalla corsia, di cui ai documenti ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 ed ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

Articolo 2

La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in seno al comitato amministrativo dell'accordo del 1958 riveduto, 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, è di votare a favore del progetto di regolamento UNECE recante disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza, di cui ai documenti ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 ed ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1.

[8] GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente