



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 7.2.2007
COM(2007) 22 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo

Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21

Un contributo alla strategia dell'UE per la crescita e l'occupazione

{SEC(2007) 77}
{SEC(2007) 78}

COM (2007) 22
COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo

Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21

Un contributo alla strategia dell'UE per la crescita e l'occupazione

INDICE

Sintesi.....	4
1. Introduzione	6
2. Un'industria in transizione?.....	7
3. Migliorare il quadro normativo per l'industria.....	8
3.1. Mercato interno: omologazione dei veicoli.....	8
3.2. La semplificazione e l'internazionalizzazione del contesto normativo	9
3.3. Un trasporto su strada sostenibile per l'ambiente: l'approccio integrato	10
3.4. Aumentare la sicurezza sulle strade europee: uno sforzo congiunto	14
3.5. Scambi commerciali e mercati esteri: adoperarsi per una competizione globale equa	16
3.6. Ricerca e sviluppo: la chiave per la competitività del futuro.....	17
3.7. Tassazione e incentivi fiscali e competizione nell'aftermarket.....	19
4. Attività future.....	20
Allegato 1: Elenco di direttive da proporsi per procedure di autocontrollo e prove virtuali	
Allegato 2: Elenco delle direttive da proporsi per essere sostituite da regolamenti UN/ECE	

SINTESI

La presente comunicazione delinea la futura politica in campo automobilistico. Nello spirito di una **migliore regolamentazione** essa intende promuovere un'interazione coerente tra diversi ambiti politici, assicurare la prevedibilità e perseguire la tutela dell'interesse pubblico (ad esempio ambiente e sicurezza) tentando nel contempo di razionalizzare la regolamentazione che si applica a questo settore industriale.

Essa illustra la **posizione della Commissione in merito a quanto espresso dal gruppo ad alto livello CARS 21** in seno al quale sono convenute nel 2005 le principali parti interessate (Stati membri, rappresentanti dell'industria, ONG e deputati europei) per esaminare gli ambiti politici di maggiore rilievo che interessano l'industria automobilistica europea e per formulare raccomandazioni in merito alle future politiche pubbliche e al futuro quadro normativo.

Sin dalla costituzione del gruppo CARS 21 l'industria automobilistica ha espresso preoccupazione in merito all'elevato costo cumulativo della legislazione. Il riesame condotto in seno a CARS 21 ha portato alla conclusione che l'attuale sistema di omologazione è efficace, andrebbe mantenuto e che gran parte della legislazione è necessaria e utile ai fini della tutela della salute, della sicurezza, dei consumatori e dell'ambiente. Il gruppo CARS 21 ha identificato però **38 direttive CE suscettibili di essere sostituite** da regolamenti internazionali UNECE (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite). Esso ha anche identificato **25 direttive e regolamenti UNECE** per i quali **è possibile introdurre procedure di autocontrollo o prove virtuali**. La Commissione fa proprie queste raccomandazioni ma vigilerà affinché, nel fare riferimento ai regolamenti UN/ECE la Comunità conservi, ove appropriato, la capacità di legiferare indipendentemente dal sistema UN/ECE.

In campo ambientale la comunicazione fa propria l'ulteriore limitazione delle emissioni inquinanti in linea con la Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico. Essa delinea inoltre gli elementi chiave della futura strategia della Commissione per la **riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli** enunciata nella comunicazione sui risultati emersi dal riesame dell'attuale strategia comunitaria. La strategia futura è imperniata su un **approccio integrato** finalizzato a raggiungere l'obiettivo UE di 120 g/km di CO₂ entro il 2012 mediante una combinazione di interventi da parte dell'UE e degli Stati membri. La Commissione proporrà strumenti legislativi incentrati su riduzioni obbligatorie delle emissioni di CO₂ al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g/km di CO₂ per il nuovo parco automobilistico grazie a miglioramenti nella tecnologia dei motori degli autoveicoli, nonché un'ulteriore riduzione di 10 g/km di CO₂, o suo equivalente ove tecnicamente necessario, tramite altre migliorie d'ordine tecnologico e un uso maggiore dei biocarburanti. La Commissione incoraggerà gli Stati membri e i consumatori a fare di più. La strategia va vista nel contesto della comunicazione della Commissione intitolata "Una politica energetica per l'Europa"¹ di recente adozione.

La comunicazione individua una serie di misure da prendere in esame nell'ambito della sicurezza stradale. Si propongono diverse azioni riguardanti i veicoli stessi, la più significativa delle quali è l'inclusione del **controllo elettronico della stabilità** nei veicoli nuovi. La comunicazione ribadisce la necessità di adottare un approccio integrato in materia

¹ COM (2007) 1 def.

di sicurezza stradale che coinvolga la tecnologia automobilistica, le infrastrutture e gli utenti della strada.

La comunicazione fa il punto sulle principali preoccupazioni del settore automobilistico in relazione alla politica commerciale. Essa propone di esaminare la possibilità di fare ricorso a **accordi commerciali bilaterali** (in particolare con i paesi asiatici) per migliorare l'accesso ai mercati e promuove su scala globale il rispetto dei **diritti di proprietà intellettuale**.

In materia di ricerca e sviluppo la comunicazione enuclea tra le principali priorità della ricerca i **combustibili ecologici rinnovabili** e **veicoli e strade intelligenti**. Essa adotta un approccio lungimirante e ribadisce l'intenzione della Commissione di costituire un'iniziativa tecnologica congiunta in materia di **idrogeno e celle a combustibile** nonché di proporre un regolamento sui veicoli che utilizzano l'idrogeno quale carburante.

La presente comunicazione è il risultato **di un'ampia consultazione e del dialogo** con le parti interessate sulle problematiche automobilistiche e la Commissione si augura che in futuro essa contribuisca alla cultura e alla metodologia del policy-making.

1. INTRODUZIONE

La **mobilità** assicurata dai trasporti stradali è un elemento di fondo dell'attuale modo di vita degli europei. I veicoli sono alla base dei nostri stili di vita in quanto agevolano l'interazione sociale e la distribuzione affidabile di merci attraverso l'intero continente.

La complessa catena di valore dell'industria automobilistica svolge **un ruolo sostanziale nell'economia europea** e la sua importanza è dovuta in gran parte a correlazioni all'interno delle strutture economiche nazionali e internazionali.

L'industria automobilistica opera su scala mondiale ed è uno dei motori della **globalizzazione**, caratterizzata dalla rapida apertura di mercati globali e dall'aumento e diversificazione dei movimenti di capitale che ne conseguono. L'attuale **rivoluzione tecnologica** sta trasformando l'industria automobilistica facendo di quello che era un settore tradizionalmente manifatturiero un'industria sempre più basata sulla conoscenza. A livello interno l'industria automobilistica sta adottando misure importanti e spesso difficili per **ottimizzare i costi e i processi produttivi** procedendo a **ristrutturazioni e rilocalizzazioni**.

Questi fattori combinati con la necessità di **tutelare l'ambiente, salvaguardare la salute e la vita umane** e di operare in un **contesto di prezzi petroliferi elevati** hanno determinato una situazione in cui l'industria si trova ad affrontare nuove sfide, responsabilità e opportunità che potrebbero modificare sia l'industria stessa che i suoi prodotti.

Le interazioni politiche con l'industria dovrebbero fare in modo di migliorare le condizioni quadro per la produzione dei veicoli e di analizzare attentamente gli impatti delle future attività normative su costi e competitività. La Commissione ritiene che la politica pubblica dovrebbe essere prevedibile pur rispecchiando adeguatamente le domande sempre più complesse della società e anticipando le tendenze sui mercati mondiali. In linea con l'iniziativa di promozione di una **migliore regolamentazione** la Commissione ha avviato un ampio riesame delle politiche e della legislazione in campo automobilistico istituendo il **gruppo ad alto livello CARS 21** in cui sono confluite le principali parti interessate per consigliare la Commissione sulle future opzioni politiche².

La presente comunicazione costituisce la **valutazione della Commissione e la risposta pubblica alla relazione presentata dal gruppo CARS 21**³. In questa sua qualità essa delinea al Parlamento europeo e al Consiglio la direzione verso la quale la Commissione intende indirizzare la futura politica in campo automobilistico.

Le proposte e iniziative contenute nella presente comunicazione intendono:

- migliorare ulteriormente il funzionamento del mercato interno;
- semplificare ulteriormente la legislazione in campo automobilistico e perseguire l'internazionalizzazione del contesto normativo in tale ambito;

² Per ulteriori particolari:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

³ La relazione finale CARS 21 è reperibile all'indirizzo:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

- promuovere ulteriormente un trasporto stradale sostenibile in un'ottica ambientale;
- promuovere ulteriormente la sicurezza sulle strade europee;
- contribuire a un contesto globale equo per le attività dell'industria automobilistica europea
- incoraggiare un'intensificazione delle attività di ricerca e sviluppo in ambiti di interesse strategico.

2. UN'INDUSTRIA IN TRANSIZIONE?

I recenti sforzi compiuti dalle industrie automobilistiche al fine di ottenere aumenti della produttività e riduzioni dei costi hanno attirato l'attenzione del pubblico e sollevato preoccupazioni quanto al futuro del settore automobilistico nelle economie europee con i suoi costi di produzione elevati e pochi o punti aumenti della domanda di veicoli. Si teme che la produzione automobilistica venga trasferita in paesi terzi alla ricerca di costi inferiori e di mercati suscettibili di una rapida espansione futura. Le attuali capacità eccedentarie nell'UE e il ruolo accresciuto della produzione flessibile e dell'automazione ai fini di migliorare la produttività unitamente a investimenti in capacità supplementari in alcuni Stati membri determinano un rischio di riduzione dell'occupazione nel settore automobilistico.

Alcune delle ristrutturazioni attuali sono la risposta a problemi strutturali che sussistevano da tempo in certe parti dell'industria. Anche se vi sono delle differenze tra i singoli produttori, la maggior parte delle imprese del settore si trova ad affrontare sfide legate alla produttività, ai costi e alla regolamentazione del mercato del lavoro. Costi fissi elevati, sovraccapacità strutturali e la recente impennata dei prezzi dei mercati delle materie prime unitamente a una vivace guerra dei prezzi tra i fabbricanti hanno indotto molte imprese automobilistiche a concentrarsi sulla loro competitività di lungo periodo privilegiando aspetti quali l'aumento della produttività e l'ottimizzazione delle strutture dei costi. Ciò può determinare a sua volta la riorganizzazione dei processi produttivi e una tendenza alla riduzione della forza lavoro. L'impatto complessivo potrebbe essere ulteriormente aggravato da effetti a catena lungo la filiera dell'indotto visto il ruolo integrante che questo riveste nelle costruzioni automobilistiche.

Nel medio termine è probabile che l'assemblaggio di veicoli destinati al mercato europeo avvenga per l'essenziale in Europa. Sebbene tale industria si stia globalizzando sempre di più, le caratteristiche della domanda rimangono per lo più peculiari ai diversi mercati e la maggior parte delle imprese automobilistiche conserva in situ una proporzione importante della produzione. Gli elevati costi pregressi non recuperabili degli attuali impianti di produzione, l'aumento della produzione flessibile e il livello di qualificazione dei lavoratori europei sembrano corroborare tale conclusione. Tuttavia, le sfide determinate da una concorrenza internazionale più aggressiva appaiono destinate ad acuirsi nel lungo periodo. In termini di localizzazione della produzione, le regioni a bassi costi e in rapida crescita vicine all'UE ma site al di fuori di essa sono oggetto di un interesse particolare da parte dei fabbricanti europei di autoveicoli.

In linea con la strategia della Commissione per la crescita e l'occupazione⁴ la presente comunicazione si prefigge di creare condizioni favorevoli a un'industria automobilistica innovativa e prospera riducendo così i bisogni di ristrutturazione. Laddove però un'impresa adotti decisioni in merito alla propria organizzazione e al proprio funzionamento, la Commissione non può interferire con tali decisioni commerciali. Le transizioni che però ne risultassero andrebbero condotte conformemente alle direttive comunitarie in materia di informazione e consultazione dei lavoratori, licenziamenti collettivi e comitato aziendale europeo⁵. Inoltre, nella prospettiva di lungo periodo, la politica regionale può svolgere un ruolo per ridurre al minimo i costi della transizione incoraggiando i necessari cambiamenti strutturali. Strumenti come il Fondo sociale europeo, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il neocostituito Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione possono svolgere un ruolo per mitigare i costi sociali della transizione nel breve termine offrendo ad esempio ai lavoratori una formazione per aiutarli a trovare un nuovo posto di lavoro. Questi Fondi svolgono anche un ruolo importante nella creazione di migliori condizioni strutturali per l'attività economica, il che finisce a sua volta per offrire nuove opportunità di lavoro. La Commissione dovrebbe inoltre adoperarsi per porre in atto un contesto favorevole che consenta alle imprese di anticipare tempestivamente le sfide competitive e di rispondere ad esse in un modo socialmente responsabile. Nel merito la Commissione convocherà un forum "Ristrutturazione" sull'industria automobilistica per affrontare le sfide e meglio anticipare il cambiamento e per adattarvi⁶.

L'industria automobilistica in Europa è caratterizzata ora da una intensa guerra dei prezzi, da elevati costi energetici e delle materie prime, da una grande attenzione per il contenimento dei costi e dalla ristrutturazione dei processi produttivi. In una prospettiva politica, le pressioni sull'occupazione e l'acuita attenzione per il controllo dei costi implicano che la Commissione dovrà analizzare attentamente gli impatti che le future attività di regolamentazione potranno avere sull'occupazione e la competitività.

3. MIGLIORARE IL QUADRO NORMATIVO PER L'INDUSTRIA

3.1. Mercato interno: omologazione dei veicoli

La politica del mercato interno dei veicoli a motore disciplina attualmente tre categorie di veicoli (le autovetture, i motocicli e i trattori) su base obbligatoria. Essa si fonda sul **sistema CE di omologazione del veicolo completo**⁷ che si è dimostrato estremamente efficace. La Commissione ritiene che esso debba essere mantenuto e che se ne debbano **estendere i vantaggi a copertura di un maggior numero di prodotti automobilistici** (ad esempio veicoli commerciali leggeri, autobus e camion).

La Commissione ritiene che **il mercato interno dovrebbe funzionare in modo più efficiente una volta che il veicolo vi sia stato immesso**. In particolare, problemi relativi ai controlli tecnici e alle procedure d'immatricolazione sono ancora fonte di preoccupazione per i cittadini e le imprese.

⁴ Si veda la comunicazione della Commissione COM(2005)474 def.: Attuare il programma comunitario di Lisbona: un quadro politico per rafforzare l'industria manifatturiera dell'UE – verso un'impostazione più integrale della politica industriale.

⁵ Ad esempio la direttiva 2002/14/CE, la direttiva 98/59/CE e la direttiva 94/45/CE.

⁶ Si veda la comunicazione della Commissione su Ristrutturazioni e occupazione COM (2005) 120 def.

⁷ Direttiva 70/156/CEE del Consiglio, GU L 42 del 23.2.1970, pagg. 1–15.

La Commissione⁸:

- ha adottato una proposta di nuova direttiva quadro concernente l'omologazione dei veicoli a motore⁹ per estendere la procedura per l'omologazione comunitaria di veicoli completi a tutte le categorie di veicoli su base obbligatoria e sollecita il Parlamento europeo e il Consiglio a adottarla quanto prima;
- ha inserito, nella nuova proposta di direttiva quadro, una disposizione in merito a un sistema di autorizzazione delle parti e attrezzature essenziali per la sicurezza e l'ambiente.

Inoltre,

la Commissione:

1. aggiornerà nel 2007 la comunicazione interpretativa della Commissione concernente le procedure di omologazione e di immatricolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro¹⁰.

3.2. La semplificazione e l'internazionalizzazione del contesto normativo

Uno dei motivi per la costituzione del gruppo CARS 21 era dato dalla preoccupazione espressa dall'industria automobilistica che il costo cumulativo della regolamentazione avesse un effetto negativo sulla competitività e facesse lievitare al di là del necessario il costo delle automobili. Contestualmente a CARS 21 è stato istituito un sottogruppo specializzato con il compito di esaminare il quadro normativo¹¹ e vagliare le possibilità di abrogazione o semplificazione della legislazione in vigore.

Al termine di tale esame il gruppo CARS 21 è giunto alla conclusione che gran parte della legislazione in vigore dovrebbe essere mantenuta poiché è necessaria per la protezione della salute, della sicurezza, dei consumatori e dell'ambiente. Alla luce però del fatto che la Comunità ha avuto accesso a più di 100 regolamenti internazionali in materia di automobili adottati sotto gli auspici dell'UN/ECE e che sono applicabili quali alternative alla corrispondente legislazione comunitaria, il gruppo CARS 21 ha raccomandato che **38 direttive vengano sostituite da regolamenti UN/ECE** senza che ciò comporti un calo del livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente. Il gruppo CARS 21 ha inoltre individuato una direttiva che andrebbe abrogata¹² e **25 direttive e regolamenti UN/ECE in relazione ai quali si potrebbero introdurre prove virtuali o procedure di autocontrollo** in modo da ridurre i costi che l'industria sostiene per conformarsi alla normativa rendendo le procedure amministrative meno onerose sul piano dei costi e dei tempi.

La Commissione appoggia tali raccomandazioni ma è consapevole della necessità di conservare la possibilità per l'UE di legiferare indipendentemente dal sistema UN/ECE laddove ciò sia necessario per raggiungere gli obiettivi dell'UE in termini di salute, ambiente

⁸ Si noti che le azioni già proposte o attuate sono presentate precedute da trattini mentre le azioni che la Commissione intende proporre in futuro recano una numerazione progressiva all'interno della comunicazione.

⁹ COM (2003) 418 def.

¹⁰ C 1996/143/04, GU C 143 del 15.05.1996, pagg. 4-16.

¹¹ Particolari su tale rassegna sono reperibili nell'Allegato II della relazione finale CARS 21.

¹² Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, GU L 190 del 20.8.1972, pagg. 1-23.

o di altri obiettivi politici e si adopererà per realizzare i futuri passaggi ai regolamenti UN/ECE in modo compatibile con tale esigenza.

La Commissione:

2. proporrà di sostituire 38 direttive CE¹³ con corrispondenti regolamenti UN/ECE non appena sarà stata adottata la direttiva quadro sull'omologazione (prevista per il 2007);
3. nel 2008-2009 proporrà l'introduzione delle disposizioni tecniche necessarie per l'utilizzazione di prove virtuali e procedure di autocontrollo in 25 direttive CE e regolamenti UN/ECE¹⁴;
4. presenterà annualmente al Parlamento europeo un documento sui progressi registrati in seno all'UN/ECE e sul processo di comitatologia;
5. nel 2008-2009 contemplerà la semplificazione delle direttive 71/127/CEE¹⁵, 74/297/CEE¹⁶, 76/115/CEE¹⁷ e 78/932/CEE¹⁸ nonché il regolamento UN/ECE 122¹⁹.

3.3. Un trasporto su strada sostenibile per l'ambiente: l'approccio integrato

Le automobili sono responsabili del 12% delle **emissioni di gas serra** in Europa e di una parte significativa delle **emissioni inquinanti**. Di conseguenza, i due principali ambiti di politica ambientale correlati all'industria automobilistica sono la Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico²⁰ e la Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂²¹. Anche le politiche dell'UE in materia di rifiuti e di rumore interagiscono con il settore automobilistico. Col crescere delle preoccupazioni relative all'energia (costi e approvvigionamenti) e all'ambiente è probabile che tali considerazioni svolgano un ruolo importante nel dibattito sulla configurazione e il funzionamento dei futuri autoveicoli.

3.3.1. Emissioni inquinanti

Dall'adozione della prima norma Euro per la limitazione delle emissioni si sono raggiunte **riduzioni di circa 70-90% dei NOx e dei particolati** sulla base delle misurazioni effettuate in sede di omologazione. La Commissione intende continuare a inasprire i limiti Euro di emissioni per i veicoli leggeri e pesanti in linea con la Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico e si adopererà affinché i test di laboratorio delle emissioni meglio rispecchino le emissioni effettive nell'ambiente.

La Commissione:

¹³ Le direttive pertinenti sono elencate nell'Allegato 2.

¹⁴ Le direttive pertinenti e i regolamenti UN/ECE sono elencati nell'Allegato 1.

¹⁵ Direttiva 71/127/CEE del Consiglio, GU L 68 del 22.3.1971, pagg. 1-17.

¹⁶ Direttiva 74/297/CEE del Consiglio, GU L 165 del 20.6.1974, pagg. 16-25.

¹⁷ Direttiva 76/115/CEE, GU L 24 del 30.1.1976, pagg. 6-20.

¹⁸ Direttiva 78/932/CEE, GU L 325 del 20.11.1978, pagg. 1-15.

¹⁹ Regolamento UN/ECE n. 122: descrizioni tecniche uniformi relative all'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O riguardo ai rispettivi impianti di riscaldamento, 23 febbraio 2006.

²⁰ COM (2005) 446.

²¹ COM (95) 689 def., Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante. Per informazioni ulteriori si rinvia a:
http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

- ha adottato una proposta relativa a limiti di emissioni **Euro 5**²² per ridurre le emissioni inquinanti delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri; l'adozione della proposta porterà ad un'ulteriore riduzione dell'80% delle emissioni di particolato dei veicoli diesel e a una riduzione del 20% e 25% rispettivamente delle emissioni di NOx dei veicoli funzionanti con carburante diesel e di quelli funzionanti a benzina;
- ha contribuito, di concerto con il Parlamento europeo e con il Consiglio, a un'ulteriore riduzione delle emissioni NOx (**Euro 6**) degli autoveicoli e dei veicoli commerciali leggeri;
- ha adottato una proposta di direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti nel trasporto stradale agendo sugli appalti pubblici²³ che intende migliorare la qualità dell'aria (soprattutto nelle città) e dovrebbe incoraggiare l'introduzione sul mercato di veicoli puliti;
- ha adottato la proposta di Orientamenti strategici comunitari in materia di coesione 2007—2013 che promuovono reti di trasporto sostenibili e i trasporti pubblici nonché la creazione di reti di rifornimento per i veicoli che utilizzano carburanti alternativi.

La Commissione:

6. presenterà nel 2007 una proposta di limiti di emissioni **Euro VI** per conseguire ulteriori riduzioni significative delle emissioni inquinanti dei veicoli commerciali pesanti;
7. si sta adoperando per l'adozione di regolamenti tecnici globali in materia di cicli di prova delle emissioni dei veicoli commerciali pesanti (sia in regime stazionario che in regime transiente), di emissioni fuori ciclo e di sistemi diagnostici di bordo in modo da meglio delineare il quadro delle emissioni effettive;
8. sta esaminando le opzioni per assicurare che anche il processo di prova delle emissioni delle autovetture tenga meglio conto delle emissioni effettive.

3.3.2. *Riduzione delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti stradali*

La Commissione porterà avanti un approccio integrato al fine di raggiungere **l'obiettivo UE di 120 g/km di CO₂ entro il 2012**. Tale obiettivo può essere raggiunto mediante una combinazione di interventi dell'UE e degli Stati membri. La Commissione proporrà un **quadro legislativo**, possibilmente nel 2007 e al più tardi entro il 1° semestre del 2008, per raggiungere l'obiettivo UE di 120 g/km di CO₂, quadro incentrato su riduzioni obbligatorie delle emissioni di CO₂ al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g/km per il parco automobilistico nuovo grazie a miglioramenti nella tecnologia dei motori per autoveicoli, nonché un'ulteriore riduzione di 10 g/km di CO₂, o suo equivalente ove tecnicamente necessario, tramite altri **miglioramenti tecnologici e un maggiore uso dei biocarburanti**, in particolare:

- a) definizione di requisiti minimi di efficienza per gli impianti di condizionamento;

²² COM (2005) 683 def.

²³ COM (2005) 634 def.

- b) installazione obbligatoria di sistemi precisi di controllo della pressione dei pneumatici;
- c) definizione di limiti massimi di resistenza al rotolamento dei pneumatici applicati nell'UE per i pneumatici delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri;
- d) impiego di indicatori di cambio di marcia che tengano conto della misura in cui i consumatori utilizzano questi dispositivi nelle condizioni reali di guida;
- e) miglioramento in termini di risparmio del carburante nei veicoli commerciali leggeri (furgoni), con l'obiettivo di raggiungere 175 g CO₂/km entro il 2012 e di 160 g CO₂/km entro il 2015;
- f) uso accresciuto di biocarburanti atti a massimizzare il rendimento ambientale.

Le iniziative di cui sopra saranno misurabili, monitorabili, rendicontabili e eviteranno conteggi doppi delle riduzioni di CO₂.

La Commissione esprime la propria disponibilità a far sì che il quadro legislativo volto ad attuare **l'obiettivo relativo al nuovo parco automobilistico** sia concepito in modo da assicurare obiettivi di riduzione neutri sul piano della competitività oltre che socialmente equi e sostenibili, considerata la diversità delle imprese automobilistiche europee, e da evitare qualsiasi distorsione indebita della concorrenza tra i fabbricanti di automobili.

Il quadro legislativo sarà **compatibile con l'obiettivo generale finalizzato a raggiungere gli obiettivi di Kyoto fissati per l'UE** e si baserà su **un'accurata valutazione dell'impatto**. Questa valutazione dell'impatto esaminerà i costi e i benefici delle diverse opzioni rispetto alla media attuale di emissioni di CO₂, tenendo conto delle tecnologie automobilistiche più recenti in materia di miglioramento ambientale.

Al di là del quadro legislativo la strategia della Commissione volta a ridurre le emissioni di CO₂ dovrebbe incoraggiare **sforzi aggiuntivi** da parte di altri comparti del trasporto stradale (veicoli commerciali pesanti, ecc.), **da parte degli Stati membri** (tassazione connessa alle emissioni di CO₂ e altri incentivi fiscali, appalti pubblici, gestione del traffico, infrastrutture, ecc.) **e da parte dei consumatori** (scelta informata da parte dell'acquirente, comportamenti di guida responsabili).

La Commissione:

9. parallelamente alla presente comunicazione presenterà la sua strategia futura per la riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli mediante un approccio integrato, quale descritto sopra, nella sua comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui risultati del riesame della strategia comunitaria finalizzata alla riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli²⁴;
10. esaminerà la possibilità di includere il settore dei trasporti stradali nel sistema UE di scambio delle quote di emissione per il terzo periodo che inizia nel 2013;

²⁴

COM (2007) 19 def.

11. in seguito alla recente adozione della Relazione sui progressi compiuti nell'uso dei biocarburanti²⁵ nel contesto della comunicazione sull'energia per l'Europa che propone un obiettivo minimo vincolante di 10% di biocarburanti entro il 2020, formulerà nel 2007 una proposta di revisione della direttiva 2003/30/CE²⁶ sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti;
12. esaminerà le opzioni disponibili per sviluppare un quadro politico atto ad incoraggiare l'uso di biocarburanti che assicurino maggiori risparmi di emissioni di gas serra e continuerà il suo sostegno agli sforzi di R&S nei biocarburanti di seconda generazione;
13. nel 2007 presenterà una proposta di regolamento sui veicoli a motore che usano l'idrogeno quale carburante al fine di assicurare l'uso sicuro di tale tecnologia;
14. nel quadro dell'iniziativa i2010 per l'automobile intelligente²⁷, incoraggerà le attività di ricerca e sviluppo in materia di tecnologie e applicazioni basate sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) che contribuiscano a una mobilità più pulita e impostata su un uso più efficace dell'energia, compresi strumenti per una guida rispettosa dell'ambiente;
15. porrà sistemi di trasporto intelligenti, compreso Galileo, al centro del suo imminente piano d'azione in materia di logistica e del Libro verde sui trasporti urbani al fine di ottimizzare il funzionamento dei trasporti e di raggiungere una mobilità sicura e sostenibile in Europa;
16. incoraggia la Banca europea per gli investimenti a sostenere la politica comunitaria di riduzione del CO₂ contribuendo al finanziamento di progetti economicamente sostenibili nel campo dell'efficienza dei carburanti e dei carburanti rinnovabili.

3.3.3. *Altre politiche ambientali*

Oltre a quanto menzionato sopra, le politiche dell'UE in materia di riciclaggio dei veicoli, rumore e impianti di climatizzazione mobili interessano l'industria automobilistica.

La Commissione:

ha proposto la sostituzione graduale di determinati gas fluorurati ad effetto serra dagli impianti di climatizzazione mobili (MAC)²⁸, proposta che è stata approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio.

In futuro:

la Commissione:

²⁵ COM(2006) 845 def.

²⁶ Direttiva 2003/30/CE, GU L 123 del 17.5.2003, pagg. 42–46.

²⁷ COM (2006) 59 def.

²⁸ Direttiva 2006/40/CE, GU L 161 del 14.06.2006, pagg. 12-18.

17. nella prossima revisione della direttiva relativa ai veicoli fuori uso²⁹ affronterà la questione dell'attuazione non armonizzata di tale direttiva nei vari Stati membri (2009);
18. nel 2007-2009 si adopererà per realizzare un approccio complessivo in materia di rumore che coinvolga tutti gli attori e i sistemi interessati (ad esempio gestione del traffico, comportamenti dei conducenti, tecnologia dei veicoli e dei pneumatici, manto stradale).

3.4. Aumentare la sicurezza sulle strade europee: uno sforzo congiunto

Si sono realizzati progressi notevoli per quanto concerne il miglioramento della sicurezza stradale in Europa: negli ultimi trent'anni il traffico sulle strade europee è triplicato ma, nello stesso periodo, il numero delle vittime si è dimezzato. La crescente mobilità di cui si avvalgono gli europei comporta ancora un costo elevato: secondo le stime più recenti nel 2005 sono morte sulle strade europee circa 41.600 persone³⁰. Obiettivo dichiarato della Commissione è di raggiungere entro il 2010 una riduzione di 50% del numero di decessi³¹ sulle strade europee.

La Commissione ritiene che un'efficace strategia di sicurezza stradale dovrebbe essere basata sulla interazione tra miglioramenti in materia di tecnologia dei veicoli, infrastruttura stradale, comportamenti di guida e applicazione delle norme.

La Commissione:

- ha adottato la raccomandazione 2004/345/CE³² relativa alle buone pratiche nel monitoraggio dell'applicazione delle regole in materia di guida in stato di ebbrezza, di eccesso di velocità e di mancato utilizzo delle cinture di sicurezza;
- ha aderito al regolamento UN/ECE 104³³ e ha modificato il regolamento UN/ECE n. 48³⁴ per migliorare la visibilità dei veicoli pesanti;
- ha adottato una comunicazione "Mettere eCall a disposizione dei cittadini"³⁵ al fine di accelerare l'introduzione dei sistemi eCall cui è stato riconosciuto un carattere prioritario nell'ambito dell'iniziativa eSafety;
- ha adottato una comunicazione sull'iniziativa "automobile intelligente"³⁶ che si prefigge d'incoraggiare lo sviluppo di tecnologie di sicurezza avanzate al fine di contribuire alla riduzione del numero di vittime di incidenti stradali nell'UE;

²⁹ Direttiva 2000/53/CE, GU L 269 del 21.10.2000, pagg. 34–43.

³⁰ Programma di azione europeo per la sicurezza stradale: bilancio intermedio: COM (2006) 74 def.

³¹ COM (2001) 370 def. Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea è stato completato nel 2006, COM (2006) 314 def.

³² Raccomandazione della Commissione, del 6 aprile 2004, GU L 111 del 17.4.2004, pagg. 75–82.

³³ Regolamento UN/ECE n. 104: disposizioni uniformi concernenti l'omologazione delle autovetture per quanto riguarda i contrassegni retroriflettenti dei veicoli pesanti e lunghi e i loro rimorchi, 22 gennaio 1998.

³⁴ Regolamento UN/ECE n. 48: installazione dei dispositivi d'illuminazione e segnalazione luminosa.

³⁵ COM (2005) 431def.

³⁶ COM (2006) 59 def.

- ha adottato una proposta di direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali³⁷;
- ha adottato una proposta di direttiva concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità al fine di evitare angoli ciechi nel campo di visibilità indiretta³⁸;
- ha adottato una proposta di orientamenti strategici comunitari per la coesione per il periodo 2007-2013 i quali, tra le linee guida d'azione raccomandate, contemplano investimenti in un'adeguata gestione del traffico con un'attenzione particolare per gli aspetti della sicurezza.

Tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo CARS 21 la Commissione ha adottato un approccio lungimirante alla sicurezza stradale e ha esaminato le possibili iniziative future in questo ambito. Di conseguenza:

tra il 2007 e il 2009 la Commissione valuterà l'opportunità di presentare proposte per:

19. rendere obbligatoria l'inclusione di sistemi Isofix di ritenuta dei bambini per tutti i nuovi veicoli M1;
20. rendere obbligatorio l'uso delle luci di circolazione diurne (sull'argomento è stata avviata una consultazione pubblica il 1° agosto 2006);
21. rendere obbligatoria l'inclusione del controllo elettronico della stabilità in primo luogo sui veicoli pesanti e successivamente sugli autoveicoli e sui veicoli commerciali leggeri non appena sarà stato sviluppato un metodo di test;
22. rendere obbligatori su tutti i nuovi veicoli i dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza;
23. modificare i requisiti della fase II di omologazione di cui alla direttiva sulla protezione dei pedoni al fine di migliorare le disposizioni della direttiva 2003/102/CE³⁹;
24. migliorare la percezione transfrontaliera delle multe comminate per infrazioni al codice stradale di un altro Stato membro (una consultazione pubblica è stata avviata nel merito il 6 novembre 2006).

Inoltre la Commissione:

25. esaminerà i costi, i benefici e la fattibilità d'introdurre sistemi di frenatura di emergenza nei veicoli (in particolare nei veicoli commerciali pesanti); la Commissione sta effettuando uno studio di tali sistemi e ha costituito un gruppo di lavoro di interessati per assisterla nella bisogna;

³⁷ COM (2006) 569 def.

³⁸ COM (2006) 570 def.

³⁹ Direttiva 2003/102/CE, GU L 321 del 6.12.2003, pagg. 15–25.

26. continuerà gli sforzi per promuovere lo sviluppo, l'installazione e l'uso di sistemi di sicurezza attivi a bordo dei veicoli e di sistemi cooperativi basati sulle comunicazioni veicolo-infrastruttura nel quadro dell'iniziativa i2010 "automobile intelligente";
27. adotterà nel 2006 la terza comunicazione in materia di eSafety che sottoporà all'attenzione del Parlamento europeo e del Consiglio ulteriori misure volte alla piena attivazione di eCall a partire dal 2010;
28. incoraggerà e promuoverà il ricorso a clausole che condizionino l'erogazione di finanziamenti comunitari al settore stradale soltanto a progetti che seguano pratiche ottimali nel campo della sicurezza stradale;
29. solleciterà gli Stati membri a migliorare ulteriormente le attività di repressione della guida in stato di ebbrezza, degli eccessi di velocità, del mancato uso del casco da parte dei motociclisti e che promuovano l'uso della cintura di sicurezza o ne sanzionino il mancato uso.

3.5. **Scambi commerciali e mercati esteri: adoperarsi per una competizione globale equa**⁴⁰

Nel prossimo decennio gran parte dell'aumento della domanda globale di prodotti industriali verrà dalle economie in rapido sviluppo (ad esempio Cina, India, Russia, ecc.) e la dimensione internazionale è essenziale per la competitività dell'industria automobilistica europea.

La Commissione ritiene che **negoziati multilaterali** costituiscano un'opportunità per migliorare l'accesso al mercato dell'industria europea, ma che occorra anche continuare **gli approcci bilaterali o regionali** (mediante accordi di libero scambio o strumenti affini) nelle relazioni commerciali con i paesi terzi, ove opportuno.

In un'industria globalizzata le condizioni relative agli **investimenti diretti all'estero** e all'installazione di una **produzione locale** in paesi terzi sono altrettanto importanti dei tradizionali flussi delle esportazioni e delle importazioni. La politica europea dovrebbe fare in modo di assicurare che le operazioni delle imprese europee all'estero non risentano di discriminazioni ingiuste.

La Commissione è impegnata a promuovere e ampliare la governance normativa a livello internazionale, in particolare nel quadro dell'UN/ECE (come riferito nella sezione 3.2.)⁴¹ per ridurre **gli ostacoli non tariffari agli scambi** e per sviluppare mondialmente condizioni di parità sul piano regolamentare. L'industria automobilistica ha anche espresso serie preoccupazioni quanto alla possibilità di fare rispettare i **diritti di proprietà intellettuale** (DPI) in certe regioni del mondo.

La Commissione nutre anche preoccupazioni per quanto concerne l'accesso al mercato **cinese** e il suo funzionamento. Tali preoccupazioni sono acute non solo a causa delle potenzialità del

⁴⁰ L'approccio della Commissione sulla politica commerciale è stato ribadito in una recente comunicazione "Europa globale: competere nel mondo" COM(2006) 567 def.

⁴¹ Come indicato nella sezione 2.2. la Commissione si adopererà per pervenire a un'armonizzazione internazionale in un modo che consenta all'UE di legiferare indipendentemente in ambiti legati alla sicurezza e all'ambiente se ciò si dovesse rendere necessario in futuro.

mercato cinese ma anche perché problematiche analoghe possono presentarsi in altri grandi mercati emergenti.

La Commissione:

- ha adottato una politica volta ad incoraggiare una maggiore armonizzazione tecnica internazionale dei regolamenti relativi ai veicoli a motore nel quadro degli accordi del 1958 e del 1998 dell'UN/ECE;
- ha richiesto formalmente la costituzione di un panel dell'OMC per la risoluzione delle controversie al fine di risolvere le questioni in sospeso relative al trattamento, da parte della Cina, delle parti di veicoli importate. Gli Stati Uniti e il Canada hanno presentato reclami analoghi.

Per quanto concerne gli indirizzi politici futuri:

la Commissione:

30. valuterà caso per caso le potenzialità di negoziare accordi bilaterali di libero scambio con paesi terzi (in particolare quelli del sud-est asiatico) e di aprire, se e quando opportuno, simili negoziati;
31. continuerà a monitorare gli sviluppi del contesto commerciale e normativo cinese per assicurare che il migliorato accesso al mercato derivato dall'adesione della Cina all'OMC si realizzi nella pratica;
32. porterà avanti un dialogo formale con la Cina sulle tematiche legate al contesto normativo cinese per assicurare condizioni eque e la certezza del diritto agli operatori attivi su questo mercato; al proposito la Commissione continuerà a seguire gli sviluppi del progetto di legge antimonopolio della Cina;
33. continuerà a rafforzare i legami in materia di industria automobilistica con la Russia nel quadro dello Spazio economico comune UE-Russia;
34. continuerà la sua politica per assicurare la promozione e il rispetto su scala mondiale dei DPI attraverso i vigenti accordi internazionali e inserirà anche disposizioni in materia di proprietà intellettuale nei futuri accordi bilaterali.

3.6. Ricerca e sviluppo: la chiave per la competitività del futuro

Con circa 20 miliardi di euro (approssimativamente 5% del fatturato del settore) investiti nella ricerca e nello sviluppo del prodotto l'industria automobilistica **è il più grande investitore industriale in R&S in termini assoluti in Europa.**

Le piattaforme tecnologiche svolgono un ruolo importante nell'identificazione dei bisogni dell'industria. La **“Vision of road transport in 2020”**, l'Agenda della ricerca strategica sviluppata dal **Comitato consultivo europeo di ricerca sul trasporto su strada (ERTRAC)** e gli altri documenti sviluppati nel contesto di altre piattaforme tecnologiche pertinenti⁴²

⁴² Tra gli esempi vi sono la piattaforma dell'idrogeno e delle celle di carburante, la piattaforma sui materiali e le tecnologie di punta, la piattaforma d'integrazione e di sistemi smart, ecc.

hanno svolto un ruolo centrale per definire l'indirizzo dei futuri sforzi di R&S lungo l'intera catena di valore del settore automobilistico a livello UE, nazionale e regionale.

La Commissione:

- nel suo 7° programma quadro di ricerca (FP7) ha proposto la creazione di una tematica prioritaria specifica per i "trasporti (ivi compresa l'aeronautica)", per la quale la dotazione finanziaria proposta (4.180 milioni di euro a prezzi correnti) rappresenta un aumento significativo per quanto concerne lo stanziamento di finanziamenti comunitari per l'innovazione nel settore automobilistico;
- nell'ambito del FP7, contestualmente alla tematica Tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ha proposto di continuare la ricerca nell'ambito delle TIC per la mobilità, la sostenibilità ambientale e l'efficienza energetica prendendo le mosse dalle ricerche condotte sotto l'egida del quinto e sesto programma quadro.

La Commissione ritiene che è necessario concentrare la ricerca europea nell'ambito del FP7 sia sulla ricerca incrementale (ad esempio, **tecnologie per motori termici puliti e ad alto rendimento energetico, sistemi di sicurezza integrati**) come anche sulle tecnologie innovative (ad esempio **idrogeno e celle di combustibile, sviluppo di motori ibridi ricaricabili, biocarburanti di seconda generazione**). Inoltre la Commissione ritiene importante la creazione di mercati guida in ambiti di interesse per tale settore (ad esempio l'idrogeno e le celle di combustibile, i biocarburanti, ecc. potrebbero essere candidati potenziali).

In una prospettiva più ampia una tecnologia automobilistica nuova, più sicura, più efficiente e meno inquinante fa parte del concetto di sistemi di trasporto intelligenti (Intelligent Transportation Systems – ITS). L'industria automobilistica partecipa attivamente a diverse piattaforme tecnologiche⁴³ che contribuiscono direttamente o indirettamente alla competitività dell'industria automobilistica e allo sviluppo di migliori sistemi di trasporti.

La Commissione:

35. continuerà a sviluppare la cooperazione nel campo della R&S tra l'UE e l'industria (essenzialmente tramite il FP7);
36. farà in modo di rafforzare una collaborazione coerente nel campo della ricerca tra l'UE, gli Stati membri e l'industria automobilistica nell'ambito di un approccio sistemico e farà leva su diversi tipi di strumenti per sostenere la R&S nel settore automobilistico compresi progetti di collaborazione e reti di eccellenza;
37. incentrerà i programmi di ricerca sul potenziamento dell'efficienza dei sistemi di trasporto su strada incoraggiandone nel contempo la sicurezza e la compatibilità ambientale; un'attenzione particolare sarà riservata ai carburanti rinnovabili puliti come anche ai veicoli e alle strade intelligenti (ad esempio il progetto "automobile intelligente" nel quadro dell'iniziativa i2010);

⁴³ Ad esempio NESSI, la piattaforma per il software e ARTEMIS, la piattaforma per i sistemi informatici incorporati (embedded IT systems).

38. incoraggerà il ricorso a partenariati pubblico-privato quale nuovo strumento di ricerca industriale, sviluppo tecnologico e dimostrazione; sta preparando, congiuntamente con l'industria automobilistica (ed altri interessati) l'istituzione di una iniziativa tecnologica congiunta (nel campo dell'idrogeno e delle celle di carburante);
39. incoraggerà le istituzioni finanziarie europee, come ad esempio la Banca europea per gli investimenti, a continuare a sostenere la ricerca del settore automobilistico e a concentrare le attività su progetti che sfocino in una maggiore efficienza nell'uso dell'energia, nella riduzione delle emissioni e in un aumento della sicurezza, in particolare grazie al nuovo meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF).

3.7. Tassazione e incentivi fiscali e competizione nell'aftermarket

3.7.1. Tassazione e incentivi fiscali

Dalle discussioni in seno al gruppo CARS 21 è emerso che i diversi **regimi di tassazione** applicati ai veicoli negli Stati membri sono considerati una delle **principali barriere ad un funzionamento efficace del mercato interno** mentre l'uso degli incentivi fiscali andrebbe coordinato tra gli Stati membri e dovrebbe contribuire dimostratamente agli obiettivi politici dell'UE in ambiti quali l'ambiente e la sicurezza. In tale contesto, in aggiunta alla proposta della Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno concordato l'inserimento nel regolamento Euro 5 e 6⁴⁴ di un articolo che disciplina le condizioni per l'erogazione di incentivi finanziari.

La Commissione:

- ha proposto una direttiva in materia di tasse relative alle autovetture⁴⁵ che si trova ora all'esame del Consiglio europeo e del Parlamento; la Commissione sollecita il Parlamento europeo e il Consiglio a adottare quanto prima la direttiva proposta.

3.7.2. Competizione nell'aftermarket

Per quanto concerne la distribuzione dei veicoli la Commissione continuerà i suoi sforzi per assicurare che il regolamento 1400/2002 relativo alla **distribuzione dei veicoli a motore**⁴⁶ sia applicato in tutta la Comunità, visto che, considerata la crescente complessità dei veicoli, è diventato essenziale che tutte le officine di riparazione di veicoli nella Comunità abbiano accesso alle appropriate **informazioni tecniche per le riparazioni**. L'azione su quest'ultimo aspetto fa seguito a un chiaro mandato del Parlamento europeo formulato all'articolo 4 della direttiva 98/69/CE⁴⁷.

La Commissione:

⁴⁴ COM (2005) 683 def.

⁴⁵ COM (2005) 261 def.

⁴⁶ Regolamento (CE) n. 1400/2002 della Commissione, del 31 luglio 2002, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate del settore automobilistico.

⁴⁷ Direttiva 98/69/CE, GU L 350 del 28.12.1998, pagg. 1–57.

- ha introdotto nella proposta Euro 5⁴⁸ una disposizione in base alla quale i fabbricanti di veicoli sono tenuti a fornire ai meccanici indipendenti un accesso standardizzato, senza limitazioni, alle informazioni sulla protezione e la riparazione dei veicoli attraverso siti web nel formato sviluppato da un comitato tecnico di interessati (formato OASIS).

4. ATTIVITÀ FUTURE

La Commissione è impegnata alla realizzazione della sua politica in materia di migliore regolamentazione e ritiene che vi sia un'opportunità senza pari per sviluppare una **cultura specifica di policy-making per quanto concerne la politica industriale**. La Commissione ritiene che principi come la qualità della legislazione, la semplificazione, la valutazione dell'impatto, le consultazioni degli interessati, i tempi di realizzazione e la scelta degli strumenti dovrebbero essere alla base dello sviluppo di proposte legislative.

La sfida maggiore insita in un simile processo politico è data dalla **correlazione tra la prevedibilità da un lato e la qualità e la flessibilità dall'altro**. Evocare la tendenza di lungo periodo dei regolamenti futuri solleva inevitabilmente la questione della qualità e della disponibilità dei dati utilizzati per formulare previsioni sugli sviluppi di medio e lungo termine. Si dovrebbe perciò porre in atto un meccanismo di **revisione e riesame regolare**.

Per assicurare che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati sul processo UN/ECE, la Commissione intende presentare annualmente al Parlamento europeo un documento in cui l'aggiorna sui lavori condotti in seno a UN/ECE e sul processo di comitatologia.

La Commissione:

40. effettuerà nel 2009, in collaborazione con tutte le parti interessate, una revisione intermedia delle azioni proposte nella presente comunicazione per monitorare i progressi compiuti e, se del caso, adattare il quadro politico normativo sulla base dei risultati di tale riesame;
41. informerà regolarmente i colegislatori sulla situazione dei cambiamenti nella regolamentazione nel settore automobilistico presentando un documento di lavoro annuale sui progressi realizzati in seno a UN/ECE.

⁴⁸ COM (2005) 683 def.

ALLEGATI

1. Elenco di direttive da proporsi per procedure di autcontrollo e prove virtuali
2. Elenco delle direttive da proporsi per essere sostituite da regolamenti UN/ECE

Allegato 1: Elenco di direttive da proporsi per procedure di autcontrollo e prove virtuali

Da proporsi per **procedure di controllo**

Direttive CE:

70/222/CEE (targhe posteriori d'immatricolazione)
77/389/CEE (dispositivi di rimorchio)
78/316/CEE (identificazione di comandi)
78/317/CEE (dispositivi di sbrinamento e di disappannamento)
78/318/CEE (tergicristallo e lavacristallo)
78/549/CEE (parafanghi delle ruote)
92/21/CEE (masse & dimensioni dei veicoli)

97/27/CE (masse & dimensioni)

92/114/CE (sporgenze esterne)

Regolamenti UN/ECE:

28 (segnali acustici)
48 (installazione di dispositivi d'illuminazione)
121 (identificazione di controlli)
122 (riscaldamento)
43 (parte relativa ai vetri di sicurezza)
55 (dispositivi di attacco; soltanto per i requisiti geometrici).

Da proporsi per **prove virtuali:**

Direttive CE:

77/389/CEE (dispositivi di rimorchio)
77/649/CEE (campo di visibilità)
78/318/CEE (tergicristallo/lavacristallo, per i requisiti geometrici)
78/549/CEE (parafanghi delle ruote)
92/114/EC (sporgenze esterne della cabina)

Regolamenti UN/ECE:

46 (per l'angolo di retrovisione)
21 (per i requisiti geometrici delle finiture interne)
26 (sporgenze esterne)
48 (installazione di dispositivi d'illuminazione)
55 (dispositivi di attacco; soltanto per i requisiti geometrici).

Allegato 2: Elenco di direttive da proporsi per essere sostituite da regolamenti UN/ECE

70/157/CEE (livello sonoro)
70/221/CEE (serbatoi di carburante)
70/311/CEE (sforzo sul comando)
70/387/CEE (serratura a cerniera delle porte)
70/388/CEE (segnalatore acustico)
71/127/CEE (retrovisori)
71/320/CEE (frenatura)
72/245/CEE (soppressione delle perturbazioni radioelettriche)
74/60/CEE (finiture interne)
74/61/CEE (antifurto e dispositivo d'immobilitazione)
74/297/CEE (comportamento del dispositivo di guida)
74/408/CEE (resistenza dei sedili)
74/483/CEE (sporgenze esterne)
75/443/CEE (retromarcia/tachimetro)
76/756/CEE (installazione dei dispositivi d'illuminazione)
76/757/CEE (catadiottri)
76/758/CEE (luci)
76/759/CEE (indicatori luminosi di direzione)
76/760/CEE (dispositivi d'illuminazione della targa posteriore)
76/761/CEE (fari abbaglianti/anabbaglianti)
76/762/CEE (proiettori fendinebbia anteriori)
77/538/CEE (proiettori fendinebbia posteriori)
77/539/CEE (proiettori di retromarcia)
77/540/CEE (luci di stazionamento)
77/541/CEE (cinture di sicurezza)
78/316/CEE (identificazione di comandi)
2001/56/CE (sistemi di riscaldamento)
80/1269/CEE (potenza dei motori)
89/297/CEE (protezione laterale)
92/22/CE (vetri di sicurezza)
92/23/CE (pneumatici)
94/20/CE (dispositivi di attacco)
95/28/CE (comportamento alla combustione)
2001/85/CE (autobus e corriere)
96/79/CE (impatto frontale)
96/27/CE (impatto laterale)
98/91/CE (trasporto di merci pericolose)
2000/40/CE (dispositivi di protezione antincastro anteriori).