



Roma, 17 Novembre 2017

Gentili membri del Governo,

Nonostante lo scandalo Dieselgate, la cui eco mediatica continua a diffondersi in tutta Europa, ad oggi poco è stato fatto, ed è urgente la necessità di riformare il sistema di omologazione e di sorveglianza del mercato. In visione del trilogò, probabilmente ed auspicabilmente conclusivo di Giovedì 23 Novembre prossimo, vi proponiamo di includere queste disposizioni fondamentali nel compromesso finale, a protezione della salute dei cittadini italiani ed europei:

1. **Una sorveglianza del mercato indipendente e rigorosa** è essenziale per qualsiasi futuro sistema atto a garantire che i veicoli siano conformi a tutti gli standard e requisiti durante l'intero ciclo di vita. Tali verifiche devono essere fatte sia dagli Stati membri che dalla Commissione europea. È fondamentale fissare degli obiettivi ambiziosi sul numero di veicoli da sottoporre ai nuovi test: **controllarne un numero equivalente a 1 veicolo su 50.000 immatricolati ogni anno è il minimo indispensabile, ma ogni veicolo dovrebbe essere sottoposto a tutti i controlli previsti dagli atti giuridici dell'UE.** La suddivisione dei test in categorie, come proposto nel testo del Consiglio, limiterà fortemente gli obiettivi della sorveglianza del mercato, rendendo più difficile in futuro l'accertamento della non conformità.
2. Il sistema attuale di omologazione necessita fortemente di una maggiore indipendenza e responsabilità da parte delle autorità di regolamentazione, sia per ripristinare la fiducia dei

consumatori che per offrire una parità di condizioni per l'industria. In assenza di un'autorità di regolamentazione armonizzata a livello UE, il futuro quadro normativo dovrà introdurre pesi e contrappesi in modo che **tutte le autorità nazionali di omologazione e di vigilanza del mercato applichino la normativa UE in modo uniforme, rigoroso e coerente e non siano autorizzate a favorire le loro industrie nazionali**. Questo obiettivo può essere raggiunto solo mediante rigorose e regolari revisioni fatte dalla Commissione in collaborazione con gli Stati membri. L'ambito di applicazione dovrebbe essere esteso per includere tutte le attività connesse all'omologazione e alle prove di verifica dei veicoli e delle loro componenti. Il Forum dovrebbe contribuire a supervisionare i lavori delle autorità di regolamentazione nazionali, formulare raccomandazioni e, se necessario, applicare sanzioni. La partecipazione a questo Forum dovrebbe essere ampliata.

3. L'attuale sistema di omologazione in Europa manca di sufficiente trasparenza e tracciabilità. Il sistema futuro trarrà vantaggio da una **maggiore trasparenza e apertura**, che ne aumenterà l'affidabilità. Invitiamo i legislatori a creare un **database Europeo online** con i dati di omologazione e sorveglianza disponibili per tutti i soggetti interessati in formato di ricerca digitale (per esempio, dove veicoli e componenti sono stati approvati, l'informazione contenuta nei Certificati di Conformità, inclusi i dati sulle emissioni in condizioni di guida reali (RDE), oltre ad alcune specifiche dei test chiave). Questo consentirà uno scambio coerente ed efficiente di dati tra le diverse autorità, farà risparmiare risorse e burocrazia nel lungo termine ed è pienamente coerente con il testo del Consiglio sui *Codes of Conduct* elettronici.
4. Le attuali disposizioni sull'uso di sistemi di manipolazione delle emissioni (defeat devices) devono essere chiaramente definite. I costruttori dovrebbero essere obbligati a fornire **l'accesso al software e agli algoritmi** dei sistemi di sicurezza e ambientali del veicolo durante l'omologazione, nonché a tutte le successive modifiche e sviluppi del software. L'accesso gratuito alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione (RMI) da parte di terzi dovrebbe essere garantito al fine di consentire ai nuovi operatori di entrare sul mercato, aumentando la fornitura di servizi. È anche necessaria una verifica continua dello stato del software durante le ispezioni tecniche periodiche.
5. La maggior parte degli Stati membri è attualmente oggetto di una procedura d'infrazione per inosservanza dei limiti di emissione comunitari. Le città europee elaborano politiche per la qualità dell'aria sulla base delle prestazioni attuali e previste della flotta veicolare. Molte città europee hanno già applicato delle norme sull'accesso dei veicoli, ma dipendono fortemente dagli standard europei che consentono la riduzione delle emissioni in condizioni di guida reali. Il nuovo regolamento dovrebbe permettere alle **autorità pubbliche di fidarsi dell'efficacia e della precisione dei test effettuati** sia in laboratorio che su strada. Questo comporta l'estensione dei test di controllo e in condizioni reali anche alle emissioni di CO<sub>2</sub> e ai consumi di carburante. Ci rammarichiamo che questa semplice disposizione di sviluppare in futuro tali test venga eliminata nell'attuale testo del Consiglio e invitiamo i legislatori a inserire l'Articolo 91 nel testo finale come proposto dalla Commissione.

Questo processo di riforma in materia di omologazione rappresenta un'opportunità decennale per migliorare il sistema europeo di controllo dei veicoli e garantire che in futuro non si ripetano scandali dovuti a imbrogli. Tutto questo è nelle vostre mani e i negoziati trilaterali finali saranno in grado di stabilire se il futuro regolamento sull'omologazione e sulla sorveglianza del mercato fornirà norme coerenti, autorità di regolamentazione indipendenti, test rigorosi e trasparenza in tutto il mondo.

Rimaniamo a vostra disposizione per ulteriori informazioni.

In Fede,

Transport & Environment



Cittadini per l'aria



Assessorato alla Mobilità del Comune di Roma



Altroconsumo



Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile



Kyoto Club

