



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

Numero di notifica : 2024/9011/NO (Norway)

## **Regolamenti relativi alle modifiche ai regolamenti del 28 giugno 2022 n. 1233 sull'omologazione di autovetture e rimorchi per la consultazione pubblica**

Data di ricezione : 28/08/2024

Termine dello status quo : 29/11/2024 (closed)

### **Message**

Messaggio 901

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2024) 2265

Procedura d'informazione CE - EFTA

Notifica: 2024/9011/NO

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésket - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20242265.IT

1. MSG 901 IND 2024 9011 NO IT 28-08-2024 NO NOTIF

2. Norway

3A. Royal Ministry of Trade, Industry and Fisheries

Departement of Trade Policy

P.O. Box 8090, Dep

NO-0032 Oslo

Norway

3B. Norwegian Public Roads Administration, Directorate of Public Roads

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

NORWAY

4. 2024/9011/NO - T40T - Trasporti urbani e stradali

5. Regolamenti relativi alle modifiche ai regolamenti del 28 giugno 2022 n. 1233 sull'omologazione di autovetture e



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

rimorchi per la consultazione pubblica

6. I regolamenti si applicano agli obblighi del costruttore in materia di omologazione individuale nazionale di cui al capitolo 4 del regolamento.

7.

8. L'amministrazione norvegese delle strade pubbliche propone nuove disposizioni nel capitolo 4 del regolamento relative all'omologazione individuale per disciplinare gli obblighi del costruttore. L'obiettivo è chiarire le responsabilità del costruttore in relazione all'omologazione individuale del veicolo completo. Le disposizioni chiariranno inoltre la responsabilità per componenti, sistemi o entità tecniche indipendenti nella costruzione del veicolo. La proposta contiene altresì disposizioni per notificare agli altri costruttori le modifiche apportate al veicolo e le condizioni per apportare modifiche nelle fasi di costruzione future.

In teoria, la proposta non modifica lo status quo giuridico, ma chiarisce aspetti chiave del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza. Le disposizioni proposte sono attualmente in vigore attraverso la sezione 1-4 del regolamento sui veicoli, ma vi è una specifica necessità di specificarle in relazione all'omologazione individuale nazionale di nuovi veicoli.

La proposta mira anche a rafforzare l'attenzione sulla collaborazione tra i costruttori proprio per garantire un processo di approvazione più efficiente. Nella costruzione di veicoli in più fasi, è fondamentale che i rispettivi costruttori siano consapevoli delle proprie responsabilità e comunichino con gli altri costruttori in merito ai fattori che possono influenzare i vari requisiti e i livelli coperti da questi.

La proposta concretizzerà le responsabilità dei vari costruttori in relazione alla costruzione di un veicolo in più fasi e da parte di più costruttori. L'amministrazione stradale ritiene particolarmente importante rafforzare l'interazione tra i diversi costruttori, perché la tecnologia dei veicoli e i vari sistemi di sicurezza stanno diventando sempre più complessi e presentano condizioni significative che devono essere garantite per mantenere le funzioni destinate a garantire la sicurezza stradale.

9. L'amministrazione norvegese delle strade pubbliche si impegna costantemente per migliorare l'accessibilità delle norme per gli utenti, oltre a impegnarsi per la parità di trattamento nel processo di approvazione. La Divisione utenti della strada e veicoli mira a sviluppare e gestire un insieme di norme lungimiranti che garantiscano la sicurezza e la sostenibilità del traffico e facilitino l'efficiente esecuzione delle autorità. Un'esecuzione efficiente delle autorità non solo darà agli utenti un maggior valore per i loro soldi, ma sarà anche un mezzo per garantire e mantenere condizioni di concorrenza paritarie.

Per quanto riguarda l'omologazione dei singoli veicoli, il nostro studio indica che i regolamenti internazionali che la disciplinano non sono facilmente accessibili per i produttori, i richiedenti e i responsabili delle pratiche presso l'amministrazione stradale. Lo studio ha anche dimostrato che i produttori non sono ritenuti responsabili o pienamente consapevoli delle loro responsabilità in linea con i regolamenti. Pertanto, l'amministrazione stradale ritiene che siano essenziali norme norvegesi più chiare per rendere più accessibili i requisiti per l'omologazione individuale, sottolineando al contempo le responsabilità del produttore nello statuto norvegese. Un quadro normativo più chiaro contribuirà inoltre a garantire una gestione coerente e prevedibile dei casi da parte del personale dell'amministrazione stradale.

Le sfide summenzionate sono corroborate anche dalla relazione di PwC dal titolo "Quality Audit of the Process for Approval of Heavy Vehicles" (Audit di qualità del processo di omologazione dei veicoli pesanti) del 2021. Tra le raccomandazioni, si legge che: "Le misure che contribuiscono a una maggiore competenza, responsabilità e consapevolezza all'interno del settore avranno comunque un effetto positivo e ridurranno la frustrazione sia per il settore che per i gestori dei casi a causa del volume della documentazione presentata".



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

PwC sottolinea inoltre nel suo audit che "L'omologazione individuale dei veicoli pesanti è disciplinata da un complesso quadro giuridico dell'UE, con numerosi atti giuridici che descrivono dettagliatamente i requisiti per i veicoli. L'applicazione e la comprensione di questi atti legali richiedono inoltre una profonda competenza tecnica, sia all'interno dell'amministrazione stradale che tra le parti interessate del settore".

Una delle ragioni di queste sfide è che le normative internazionali spesso si concentrano sull'omologazione, rendendo difficile per gli utenti metterli in relazione con i processi di omologazione che comportano l'omologazione individuale nazionale di nuovi veicoli. Il regolamento (UE) 2018/858 è stato recepito nel diritto norvegese attraverso l'accordo SEE, offrendo flessibilità attraverso l'articolo 45 per progettare alternative ai requisiti del regolamento, a condizione che i requisiti alternativi siano pertinenti in termini di protezione ambientale e sicurezza del traffico.

Questo ambito di azione è pertanto utilizzato per apportare adeguamenti nazionali per quanto riguarda gli obblighi generali del costruttore nell'omologazione individuale nazionale, gli obblighi del costruttore relativi all'uso di componenti ed entità tecniche indipendenti con restrizioni e condizioni, nonché le responsabilità del costruttore relative ai veicoli costruiti da diversi costruttori. Queste norme sono applicabili e praticate oggi, ma si propone che siano incluse come regolamenti nazionali per chiarire più chiaramente cosa si applica all'omologazione individuale nazionale di nuovi veicoli.

10. Riferimenti ai test di base: Non esiste alcun testo di base

11. No

12.

13. No

14. No

15. Sì

16.

Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No

\*\*\*\*\*

Commissione europea

Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535

email: [grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu](mailto:grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu)