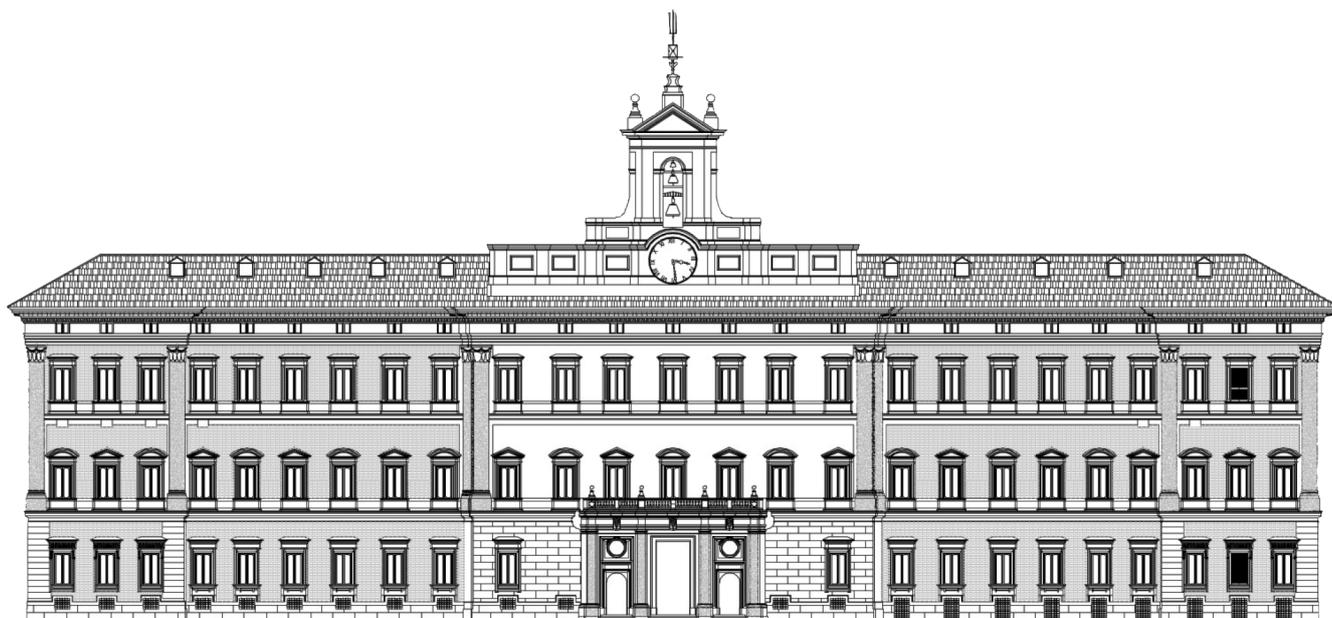




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di conformità dei progetti di atti
legislativi dell'UE al principio di sussidiarietà

Revisione del pacchetto sui controlli tecnici dei veicoli:
proposta di direttiva sui controlli tecnici dei veicoli e proposta di
direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli

n. 101

16 giugno 2025



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di conformità dei progetti di atti
legislativi dell'UE al principio di sussidiarietà

Revisione del pacchetto sui controlli tecnici dei
veicoli:

proposta di direttiva sui controlli tecnici dei veicoli
e proposta di direttiva sui documenti di
immatricolazione dei veicoli

COM(2025)180 COM(2025)179

n. 101

16 giugno 2025

Il dossier è stato curato dal **SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA**
(☎ 066760.2145 - ✉ rue_segreteria@camera.it - ✎ [@CD_europa](https://twitter.com/@CD_europa) - europa.camera.it).

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

INDICE

DATI IDENTIFICATIVI	1
REVISIONE DEL PACCHETTO SUI CONTROLLI TECNICI DEI VEICOLI	3
• Finalità e oggetto dell'intervento	3
• Contesto, motivazione dell'intervento e valutazione d'impatto	4
• Principali contenuti della proposta sui controlli tecnici periodici e sui controlli tecnici su strada	12
• Principali contenuti della proposta sui documenti di immatricolazione dei veicoli	21
• Base giuridica	24
• Sussidiarietà	24
• Proporzionalità	25
• Esame presso le Istituzioni UE	26
• Esame presso altri parlamenti nazionali	26

DATI IDENTIFICATIVI

Tipo e numero di atto	<i>Proposte di direttiva COM(2025)179 e COM(2025)180</i>
Data di adozione	<i>24 aprile 2025</i>
Base giuridica	<i>Art. 91, paragrafo 1, TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Controllo tecnico; inquinamento automobilistico; regolamentazione tecnica; sicurezza stradale; trasporto stradale; veicolo; riduzione delle emissioni gassose; mobilità sostenibile; trasformazione digitale</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Le proposte sono esaminata secondo la procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>COM(2025)180 27 maggio 2025 - IX Commissione Trasporti COM(20525)179 12 giugno 2025 - IX Commissione Trasporti</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>22 luglio 2025 per la proposta di direttiva sui controlli tecnici; 8 settembre 2025 per la proposta di direttiva sui documenti di immatricolazione</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>

REVISIONE DEL PACCHETTO SUI CONTROLLI TECNICI DEI VEICOLI

Finalità e oggetto dell'intervento

Le due proposte di direttiva in esame, presentate dalla Commissione europea il **24 aprile 2025**, sono volte a revisionare tre direttive vigenti, denominate collettivamente "**pacchetto sui controlli tecnici**". In particolare:

- la prima [proposta](#) di direttiva (COM(2025)180) è volta a modificare la [direttiva](#) relativa ai **controlli tecnici periodici (PTI) dei veicoli a motore** e dei loro rimorchi, e la [direttiva](#) relativa ai **controlli tecnici su strada (RSI) dei veicoli commerciali** circolanti nell'Unione;
- la seconda [proposta](#) di direttiva (COM(2025)179) interviene sulla [direttiva](#) relativa ai **documenti di immatricolazione dei veicoli**.

Obiettivo generale delle proposte è quello di **migliorare la sicurezza stradale** nell'UE, contribuire alla **mobilità sostenibile** e agevolare la **libera circolazione di persone e merci** nell'UE. Ad esso, si collegano i seguenti **obiettivi specifici**:

- garantire la **coerenza**, l'**obiettività** e la **qualità** dei **controlli tecnici dei veicoli di oggi e di domani**. In particolare, il pacchetto sui controlli tecnici deve essere adattato alle **tecnologie di recente sviluppo**, che includono caratteristiche di sicurezza elettroniche, sistemi avanzati di assistenza alla guida e veicoli elettrici;
- **ridurre** in modo significativo le **manomissioni** e **migliorare l'individuazione** dei **veicoli difettosi** che presentano un sistema di controllo delle emissioni difettoso o manomesso, nonché contachilometri manomessi;
- **migliorare l'archiviazione elettronica** e lo **scambio di dati** pertinenti relativi all'identificazione e allo stato dei veicoli, al fine di affrontare il problema della disponibilità insufficiente di dati e facilitare il riconoscimento reciproco da parte delle autorità di contrasto.

Quadro sintetico delle nuove misure proposte dalla Commissione

In estrema sintesi (rinviando alla apposita sezione del presente dossier per maggiori dettagli sui contenuti delle proposte) la Commissione **prospetta** le seguenti **misure**:

- **adeguamento** dei controlli tecnici periodici ai **veicoli nuovi**, in particolare ai **veicoli elettrici**, e inclusione dei **sistemi elettronici di sicurezza** nei controlli periodici e su strada;
- **nuovi metodi di controllo** delle **emissioni di particelle ultrafini (PN) e ossidi di azoto (NOx)** per individuare veicoli ad alte emissioni, compresi quelli manomessi;

- **registrazione** delle **letture dei contachilometri** nelle **banche dati nazionali**, **estensione dell'obbligo di registrazione** anche a qualsiasi prestatore di servizi che effettua dietro compenso lavori di riparazione o manutenzione sui veicoli e **messa a disposizione di altri Stati membri della cronologia** dei contachilometri in caso di nuova registrazione;
- **controlli tecnici annuali** per auto e furgoni di **età superiore ai dieci anni**;
- **controllo annuale** delle **emissioni** per i **furgoni**;
- **obbligatorietà dei controlli tecnici periodici** anche per i **motocicli**;
- **controllo obbligatorio** della **fissazione del carico** durante i controlli tecnici su strada;
- **controllo delle emissioni** allo scarico e delle emissioni acustiche tramite **telerilevamento** nei controlli su strada di tutti i veicoli;
- rilascio di **certificati elettronici** di immatricolazione dei veicoli e di revisione e scambio di dati attraverso una **piattaforma comune** per semplificare le procedure amministrative e favorire la **digitalizzazione**;
- **riconoscimento** da parte dello Stato membro di immatricolazione dei **certificati di revisione rilasciati da un altro Stato membro** per un periodo provvisorio di sei mesi;
- possibilità per lo Stato membro di immatricolazione di **riconoscere a tempo indeterminato** i **certificati di revisione** rilasciati da un **altro Stato membro**;
- **semplificazione** dell'**accesso alle informazioni tecniche** dei **veicoli** per i centri di controllo.

Contesto, motivazione dell'intervento e valutazione d'impatto

Il pacchetto sui controlli tecnici si colloca nell'ambito delle misure adottate dall'Unione europea al fine di garantire la **sicurezza stradale** e buone **prestazioni ambientali** dei veicoli durante il loro ciclo di vita.

Una revisione del quadro normativo vigente in materia era già stata preannunciata nella [strategia](#) della Commissione europea per una **mobilità sostenibile e intelligente** del 2020.

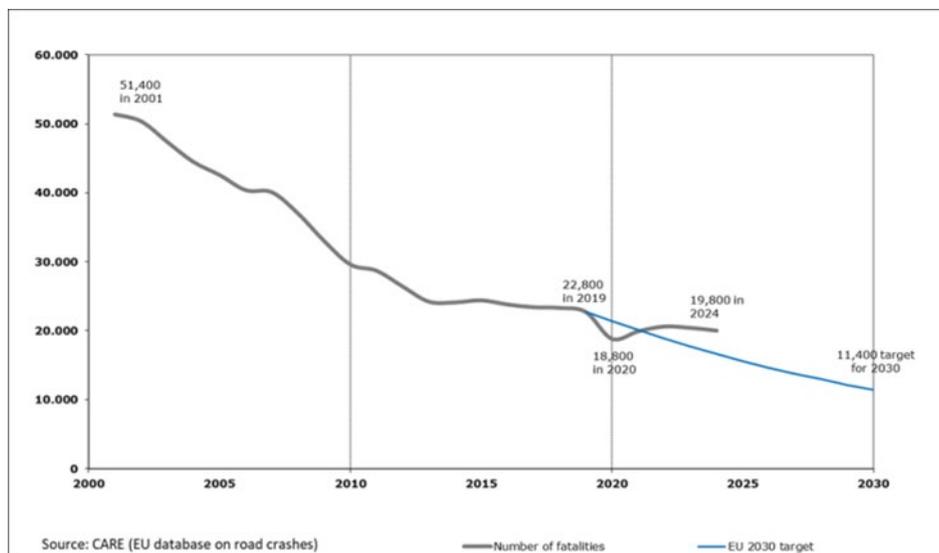
Il trasporto su strada può essere infatti fonte di effetti negativi, quali **incidenti stradali** e **inquinamento**, con costi significativi per la società.

Incidenti stradali nell'UE

Nel [quadro](#) strategico dell'UE in materia di **sicurezza stradale 2021-2030**, la Commissione si è impegnata a conseguire l'obiettivo di **azzerare** il numero di **morti e feriti gravi** sulle strade dell'UE **entro il 2050** ("zero vittime") e di **ridurre del 50%** i decessi e i feriti gravi **entro il 2030**.

Secondo quanto riportato nella [valutazione d'impatto](#) che accompagna le proposte, il **costo esterno degli incidenti stradali** è quasi pari a **250 miliardi di euro all'anno**, ovvero circa il 2% del PIL.

Come si evince dal grafico sottostante, nell'UE nel corso del **2024** si sono verificati circa **19.800 decessi** legati a incidenti stradali, con una **diminuzione del 3%** rispetto al 2023, ovvero 600 vittime in meno.



Nel grafico la linea grigia rappresenta il numero di incidenti mortali nell'UE, mentre la linea celeste l'obiettivo di riduzione degli incidenti che l'UE si è posta per il 2030.

La media dell'UE, tuttavia, nasconde **differenze significative tra gli Stati membri**, come illustrato nel grafico sottostante che riporta per l'anno 2024 le stime preliminari relative agli incidenti mortali per milioni di abitanti nei diversi Paesi.



La Commissione europea [riferisce](#) che negli ultimi cinque anni, il **numero di vittime della strada è diminuito solo leggermente** in Paesi come Grecia, Spagna, Francia e **Italia**, mentre è aumentato in Irlanda ed Estonia. Al contrario, Bulgaria, Danimarca, Lituania, Polonia e Slovenia sono attualmente sulla buona strada per raggiungere

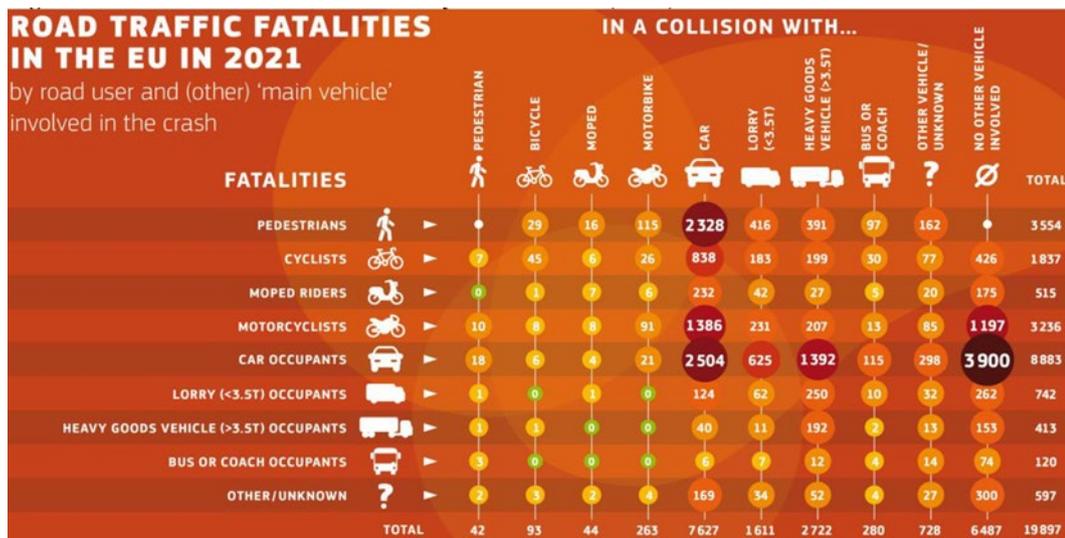
l'obiettivo di riduzione del 50% dei decessi e delle lesioni gravi da incidente stradale entro il 2030.

Le **cause principali** degli incidenti stradali sono l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti, la guida distratta e vari errori del conducente. Tra le altre cause figurano lo stato o la progettazione scadente delle infrastrutture e i **difetti dei veicoli**. Il pacchetto sui controlli tecnici si concentra su quest'ultimo fattore, in quanto riguardante la **sicurezza dei veicoli**.

Nella valutazione d'impatto si riferisce che, secondo diversi studi, i **veicoli difettosi** contribuiscono agli **incidenti stradali** per una quota compresa tra il **3** e il **19%**, a seconda dell'ambito e della metodologia dello studio (per i motocicli, la quota è compresa tra il 5% e il 12% degli incidenti).

Sebbene ci siano pochissimi studi recenti che riguardano gli Stati membri dell'UE, un recente [studio](#) statunitense, citato nella relazione d'impatto, ha esaminato la differenza nei tassi di incidenti tra gli Stati con e senza controlli tecnici periodici. Da questo studio emerge che gli Stati che prevedono un **controllo di sicurezza** registrano in media il **5,5% in meno di incidenti**.

Poiché le autovetture sono di gran lunga responsabili della maggior parte degli incidenti mortali (come mostra l'infografica sottostante), l'individuazione precoce dei difetti tecnici può, secondo quanto riferito dalla Commissione europea, fare una significativa differenza in termini di sicurezza stradale, anche se gli stessi rappresentano solo una quota relativamente piccola tra le cause degli incidenti stradali.



Nell'infografica vengono riportati i dati relativi agli incidenti stradali mortali suddivisi per utenti della strada e veicoli coinvolti.

Emissioni di particolato e ossidi di azoto

L'altro possibile impatto negativo del trasporto su strada riguarda le **emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto**.

Secondo quanto riportato nella relazione che accompagna la proposta sui controlli tecnici, le **emissioni di inquinanti atmosferici** prodotte dal **trasporto su strada** sono la principale **fonte di ossidi di azoto** (NOx), sono responsabili del **35,5 % delle emissioni** nel 2021, e rappresentano una quota significativa delle **emissioni di particolato (PM)** (**8,1 % delle emissioni di PM_{2,5}** e **9,5%** delle **emissioni di PM₁₀**).

Viene inoltre riportata una stima secondo la quale nel 2018 sono stati attribuiti alle emissioni del trasporto su strada fino a **70 mila decessi prematuri** nell'UE.

Coerenza delle proposte con il quadro dell'UE vigente

Entrambe le proposte sono coerenti con:

- gli obiettivi fissati nel [quadro](#) strategico dell'UE per la **sicurezza stradale**;
- la [proposta](#) di direttiva concernente la **patente di guida** e la [direttiva](#) intesa ad agevolare lo **scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni** in materia di sicurezza stradale;
- il [regolamento](#) sullo **sportello digitale unico**, poiché agevolano l'accesso online alle informazioni relative ai veicoli, alle procedure amministrative pertinenti e ai servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi;
- gli obiettivi della [strategia](#) europea per i dati per lo **sviluppo di spazi europei di dati** per le pubbliche amministrazioni che possano sostenere l'applicazione della legislazione, compresa quella in materia di sicurezza stradale e ambiente;
- le norme in materia di **protezione dei dati personali**, in particolare il [regolamento](#) generale sulla protezione dei dati;
- il [regolamento](#) sui **dati**;
- la [decisione](#) dell'UE sul **programma strategico per il decennio digitale 2030** che introduce l'obiettivo del 100% dei servizi pubblici fondamentali digitalizzati entro il 2030.

La **proposta sui controlli tecnici** è **coerente** altresì con:

- gli **obiettivi strategici dell'UE** in materia di **aria pulita**, compresi quelli di cui alla [direttiva](#) sulla **qualità dell'aria** ambiente e alla [direttiva](#) sugli impegni nazionali di **riduzione delle emissioni**;
- i **requisiti ambientali** e in materia di **sicurezza** stabiliti nei **regolamenti di omologazione**, come [quello](#) relativo alla maggior parte dei veicoli passeggeri e merci e i loro rimorchi, [quello](#) per i trattori e [quello](#) per i veicoli a due e tre ruote e i quadricicli. La proposta infatti garantisce l'allineamento tra le prove dei controlli tecnici periodici e dei controlli su strada ed il processo di omologazione, compreso l'uso di controlli tecnici elettronici;

- il [regolamento Euro 7](#).

La proposta sui **documenti di immatricolazione** dei veicoli è infine coerente anche con:

- la [legislazione](#) sui **veicoli fuori uso**, dato che fornisce accesso elettronico ai dati alle autorità preposte all'immatricolazione di altri Stati membri e aggiunge dati nuovi al registro di immatricolazione, compresi i dati relativi ai veicoli fuori uso;
- la [legislazione](#) dell'UE in materia di **pedaggi stradali**.

Le motivazioni delle proposte

Nelle relazioni illustrative delle proposte e nei considerando sono espone in dettaglio le **motivazioni** alla base dell'iniziativa.

In particolare, la Commissione riscontra che, in ragione del **rapido progresso tecnologico**, alcune norme per il controllo dei veicoli siano diventate obsolete e dovrebbero pertanto essere adeguate alle **tecnologie** e ai **veicoli più recenti**.

Sottolinea che alcune carenze dei veicoli non sono ancora rilevate perché non sono soggette ai controlli tecnici periodici o perché non vi è alcun obbligo di testare il veicolo stesso. In questa casistica rientrano ad esempio i veicoli con caratteristiche di sicurezza manomesse e i veicoli con carichi impropriamente fissati. In tale contesto viene riconosciuta altresì l'importanza di **armonizzare, semplificare e digitalizzare le procedure amministrative** ed **eliminare** i rimanenti **ostacoli alla libera circolazione**, tra i quali figura il mancato riconoscimento dei controlli tecnici periodici condotti negli Stati membri diversi dallo Stato membro di immatricolazione.

La Commissione riconosce inoltre che il controllo delle emissioni di inquinanti atmosferici e di rumore dei veicoli è ancora insufficiente, mentre vi è il potenziale **per ridurre ulteriormente le emissioni inquinanti** attraverso controlli e verifiche più adeguati.

Gli esiti della valutazione ex post delle direttive vigenti

Le motivazioni dell'intervento illustrate discendono dalla **valutazione del pacchetto sui controlli tecnici vigente**, che la Commissione ha condotto nel **2023**. In particolare dalla valutazione è emerso che il pacchetto sui controlli tecnici:

- non prevede **protocolli di controllo specifici** che garantiscano la **conformità** e la **manutenzione dei veicoli elettrici e ibridi**, compresi gli aggiornamenti del software, e delle **tecnologie più recenti**, quali i sistemi avanzati di assistenza alla guida e le caratteristiche di sicurezza elettroniche;
- deve essere adattato in quanto non idoneo a rilevare guasti concernenti le emissioni nei più recenti veicoli con motore a combustione interna, nonché

- i veicoli diesel con **filtri antiparticolato difettosi** o con un **catalizzatore manomesso**, che comportano elevate emissioni di particelle e NOx;
- può essere migliorato sotto il profilo dello **scambio dei dati** e della **digitalizzazione**, in quanto il quadro attuale per lo **scambio di informazioni** sui risultati dei controlli tra gli Stati membri non è efficace;
 - dovrebbe includere una maggiore **armonizzazione** dei **documenti dei veicoli** al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi. In questo senso i documenti di immatricolazione digitali dei veicoli potrebbero facilitare ulteriormente la digitalizzazione dei processi di immatricolazione e di conservazione dei dati e contribuire a ridurre i costi.

Opzioni regolative e consultazione dei portatori di interesse

Alla luce del quadro sopra riportato, la [valutazione d'impatto](#) della Commissione europea ha individuato 4 **opzioni strategiche** volte a conseguire gli obiettivi specifici. Tutte e quattro le opzioni strategiche (**OS1a**, **OS1b**, **OS2**, **OS3**) comprendono le misure seguenti:

- **adattamento dei controlli tecnici periodici ai veicoli elettrici** e inclusione di **nuovi elementi da sottoporre a controllo** attraverso controlli tecnici periodici elettronici (compreso il controllo dell'integrità del software dei sistemi rilevanti per la sicurezza e le emissioni);
- **nuovi metodi di controllo delle emissioni** per le particelle e per gli NOx, necessari ai fini di un adattamento alle più recenti tecnologie di controllo delle emissioni e per individuare i veicoli ad alte emissioni, compresi quelli manomessi;
- **obbligo di svolgimento di un controllo tecnico** a seguito di qualsiasi **modifica significativa**, ad esempio, del sistema di propulsione o della classe di emissione;
- **digitalizzazione del certificato di revisione**;
- **collegamento dei registri di immatricolazione nazionali** e ampliamento della serie di dati armonizzati dei veicoli presenti in tali registri;
- **obbligo** per gli Stati membri **di registrare le letture dei contachilometri** nelle banche dati nazionali e di mettere tali registrazioni a disposizione degli altri Stati membri in caso di reimmatricolazione di un veicolo.

Le diverse opzioni si differenziano tra loro, in quanto:

- l'**opzione strategica OS1a** si concentra su un **uso più efficiente dei dati** di immatricolazione e relativi allo stato dei veicoli, compreso il rilascio di carte di circolazione in formato digitale;
- l'**opzione strategica OS1b** si concentra su: controlli tecnici che includano la **tecnologia del telerilevamento** per individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni; l'eliminazione della possibilità di esentare i **motocicli** dai controlli tecnici periodici; l'imposizione dell'**obbligo di controlli annuali delle emissioni** per i **veicoli commerciali leggeri** (furgoni); l'imposizione

dell'**obbligo di controllo della fissazione del carico**; l'imposizione di un obbligo di **controlli tecnici periodici con cadenza annuale** per i **veicoli aventi più di 10 anni**; l'imposizione allo Stato membro di immatricolazione di un veicolo di **riconoscere il certificato di revisione rilasciato da un altro Stato membro** per un periodo massimo di sei mesi, a condizione che il controllo tecnico successivo sia effettuato nello Stato membro di immatricolazione;

- **l'opzione strategica OS2**, che è **l'opzione prescelta** dalla Commissione europea, combina la maggior parte delle misure proposte nel contesto dell'OS1a e dell'OS1b, ma prevede anche una **misura supplementare sulla governance dei dati** (volta a definire le procedure e i mezzi di accesso alle informazioni tecniche dei veicoli) e l'introduzione di **controlli su strada per i veicoli commerciali leggeri** (furgoni). Tale opzione è stata ritenuta dalla Commissione europea la più idonea in quanto **efficace** ai fini del conseguimento degli obiettivi strategici previsti, con un'**efficienza elevata e benefici netti elevati**, oltre che **proporzionata** agli obiettivi dell'iniziativa. È inoltre ritenuta **coerente con le politiche nazionali consolidate nel settore.**
- **l'opzione strategica OS3**, oltre alle misure dell'OS2, **estende** l'ambito di applicazione dei **controlli tecnici periodici** a tutti i **motocicli**, senza eccezioni, e ai rimorchi leggeri; impone l'obbligo di **riconoscimento senza limitazioni**, da parte dello Stato membro di immatricolazione, dei **certificati di revisione rilasciati in qualsiasi altro Stato membro dell'UE**.

Consultazione dei portatori di interesse

La Commissione riferisce di aver consultato un'**ampia serie di portatori di interessi**, tra cui: i) autorità pubbliche responsabili della sicurezza stradale, ii) associazioni di categoria e imprese; iii) rappresentanti di gruppi di utenti; iv) organismi di ricerca e organizzazioni non governative (ONG) che si occupano di sicurezza stradale; e v) il pubblico.

Le consultazioni, sia **pubbliche** che **mirate**, sono state volte a valutare il pacchetto sui controlli tecnici, individuare eventuali problemi presenti nel quadro giuridico esistente e, su tale base, trarre conclusioni per azioni future, nonché a redigere un elenco di possibili misure politiche e valutarne il probabile impatto sulle varie categorie di portatori di interessi.

Gli impatti dell'opzione prescelta

Benefici

Secondo la valutazione d'impatto della Commissione, l'opzione prescelta contribuirà:

- ad **umentare la sicurezza stradale** nell'UE, con un impatto stimato in **6.912 vite salvate e 64.885 lesioni gravi evitate nel periodo 2026-2050**, rispetto allo scenario di riferimento;
- alla **mobilità sostenibile**, attraverso una **riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di rumore**, con **risparmi sui costi esterni** stimati in **83,4 miliardi di euro** (espressi come valore attuale nel **periodo 2026-2050** rispetto allo scenario di riferimento);
- a **facilitare la libera circolazione delle persone e delle merci** nell'UE attraverso l'**eliminazione degli ostacoli alla reimmatricolazione** dei veicoli **in un altro Stato membro** e il riconoscimento (limitato) in tutta l'UE dei certificati relativi ai controlli tecnici periodici.

La Commissione riferisce inoltre che il controllo annuale dei veicoli con più di 10 anni creerà **migliaia di nuovi posti di lavoro**.

I **benefici totali** dell'opzione prescelta sono stimati in **391,6 miliardi di euro**, espressi come valore attuale nel **periodo 2026-2050** rispetto allo scenario di riferimento.

Costi

La Commissione prevede che l'opzione prescelta genererà **costi totali per 65,9 miliardi di euro** (espressi come valore attuale nel periodo **2026-2050** rispetto allo **scenario di riferimento**), di cui la maggior parte rappresentata dai **costi amministrativi** (che rappresentano circa il **39% dei costi totali**), legati ai controlli tecnici periodici aggiuntivi e alla collaborazione con le autorità pubbliche per i controlli su strada. A tali costi seguono:

- i **costi di adeguamento per i centri di controllo tecnico periodico** (per le attrezzature, la formazione e gli ispettori aggiuntivi per eseguire i controlli), che rappresentano circa il **35% dei costi totali**;
- i **costi amministrativi per le amministrazioni pubbliche nazionali** che riguardano principalmente la creazione del *database* per le letture dei contachilometri e il funzionamento del sistema (rappresentano il **3,6% dei costi totali** nell'opzione strategica prescelta);
- i **costi amministrativi per i cittadini**, stimati al **21% dei costi totali** e determinati dal controllo annuale obbligatorio dei veicoli con più di 10 anni, dall'introduzione dei controlli su strada per i motocicli e dai controlli aggiuntivi delle emissioni per i veicoli che risultano essere ad alta emissione.

Gli altri costi rappresentano una quota relativamente piccola dei costi totali.

Incidenza sul bilancio

La Commissione riferisce che le **implicazioni per il bilancio** dell'UE sono legate principalmente all'ampliamento delle caratteristiche del sistema di scambio dei dati informatici (MOVE-HUB), che genera, tra l'altro, costi di adattamento una *tantum* (stimati ammontare a 0,2 milioni di euro) e costi ricorrenti di aggiornamenti e manutenzione (stimati ammontare a 0,05 milioni di euro).

Principali contenuti della proposta sui controlli tecnici periodici e sui controlli tecnici su strada

La [proposta](#) si compone di **5 articoli**. Di seguito le principali innovazioni proposte.

Articolo 1

L'articolo 1 modifica la [direttiva](#) sui **controlli tecnici periodici**.

Ambito di applicazione e definizioni

Punto 1) - modifica l'articolo 2 (**ambito di applicazione**) per includere i **motocicli elettrici** accanto a quelli dotati di **motori a combustione interna**. **Elimina** inoltre la **possibilità di escludere i motocicli** dall'ambito dei controlli tecnici.

Nel considerando 8 della proposta il controllo tecnico dei motocicli viene prospettato come vantaggioso per la sicurezza stradale, anche sulla base del numero di Stati membri che già includono i motocicli nei loro sistemi di controllo tecnico.

Punto 2) - modifica l'articolo 3 concernente le **definizioni**, aggiungendo le definizioni di "**veicolo connesso**" e di "**certificato di revisione temporaneo**" per specificare i termini utilizzati, rispettivamente, alle disposizioni relative alla registrazione delle letture dei contachilometri (nuovo articolo 4 *bis*) e al riconoscimento dei certificati di revisione (articolo 4 modificato).

Certificati di revisione rilasciati da uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione

Punto 3) - sostituisce l'articolo 4 concernente le **responsabilità**, per introdurre la possibilità per i proprietari o gli intestatari di autovetture di effettuare controlli tecnici periodici in uno **Stato membro diverso da quello di immatricolazione** del veicolo. Il **certificato di revisione temporaneo** rilasciato in questo caso avrà una **validità di sei mesi** ed il controllo tecnico periodico successivo deve aver luogo nello Stato membro di immatricolazione, fatto salvo il caso in cui tale Stato membro riconosca unilateralmente i certificati di revisione rilasciati da altri Stati membri.

In quest'ultimo caso lo Stato membro in questione dovrebbe comunicarlo agli altri Stati membri e alla Commissione europea ed i certificati di revisione in questione dovrebbero essere considerati da tutti gli Stati membri come equivalenti ai certificati rilasciati dallo Stato membro di immatricolazione.

Con tale modifica si intende **agevolare la libera circolazione** delle persone e delle merci.

La disposizione specifica, altresì, che i costruttori di veicoli devono mettere gratuitamente a disposizione delle autorità competenti le **informazioni tecniche**

necessarie per il controllo tecnico, informazioni specificate in appositi atti di esecuzione che la Commissione europea dovrà adottare.

Registrazione delle letture dei contachilometri

Punto 4) - inserisce il nuovo articolo 4 *bis* sulla **registrazione delle letture dei contachilometri**, per **estendere l'obbligo** di registrare le letture dei contachilometri non più solo ai centri che svolgono i controlli tecnici periodici, ma anche a qualsiasi **prestatore di servizi** che effettua dietro compenso lavori di **riparazione o manutenzione** sui veicoli. Le letture registrate possono essere conservate in un'apposita **banca dati nazionale** o nel **registro di immatricolazione nazionale**.

I costruttori di veicoli devono inoltre trasmettere, ogni tre mesi, le letture periodiche dei contachilometri acquisite dei veicoli connessi di loro produzione. L'articolo impone inoltre agli Stati membri di **condividere la cronistoria dei contachilometri** con gli ispettori, l'intestatario della carta di circolazione e le autorità competenti degli Stati membri.

Al fine di consentire ai potenziali acquirenti di veicoli di seconda mano di individuare le **frodi relative al contachilometri** prima di acquistare un veicolo, gli Stati membri dovrebbero altresì informare tali soggetti della **disponibilità della cronistoria del contachilometri** per l'**intestatario della carta di circolazione**.

Al fine di migliorare la **disponibilità di statistiche sull'uso dei veicoli**, gli Stati membri dovrebbero infine mettere le letture dei contachilometri a disposizione degli istituti nazionali di statistica e della Commissione (Eurostat) in **forma anonimizzata**.

Frequenza dei controlli

Punto 5) - sostituisce l'articolo 5 (sulla **data** e la **frequenza dei controlli**) al fine di imporre **controlli annuali** per le **autovetture** e i **furgoni aventi più di 10 anni**.

La Commissione riferisce infatti che i veicoli più datati tendono a presentare più difetti, sono più frequentemente coinvolti in incidenti e rappresentano una percentuale più elevata di veicoli ad alte emissioni, pertanto un controllo annuale può contribuire a ridurre gli incidenti e le emissioni nocive.

Tale punto prevede inoltre che i **furgoni** (veicoli commerciali leggeri) siano sottoposti a **controllo delle emissioni allo scarico ogni anno** dopo la data della loro prima immatricolazione, dato che sono utilizzati in modo più intensivo rispetto alle autovetture private, spesso in zone densamente popolate.

La stessa disposizione specifica, inoltre, le **modalità di calcolo della data del controllo tecnico periodico successivo alla scadenza di un certificato di revisione temporaneo** di cui all'articolo 4 (vedi *supra*), ed è anche volta ad allineare la normativa all'inclusione dei motocicli elettrici nell'ambito di applicazione dei controlli tecnici periodici.

Infine viene stabilito che a prescindere dalla data dell'ultimo controllo tecnico, i veicoli sono sottoposti a controllo tecnico quando i **sistemi** e i **componenti ambientali e di sicurezza** del veicolo sono stati **alterati** o modificati in modo significativo.

Come specificato nel considerando 18 della proposta rientrano in tale contesto i casi in cui si verifica una variazione della categoria o dei livelli di emissione di un veicolo, ad esempio in seguito all'installazione di un filtro antiparticolato o quando un veicolo è convertito per funzionare con un carburante alternativo.

Punto 6) - modifica l'articolo 6 concernente l'**oggetto** e i **metodi del controllo**, al fine di tenere conto dell'estensione dell'ambito di applicazione ai **motocicli elettrici** e di consentire agli Stati membri di **esentare** soltanto tali veicoli dai **controlli relativi alle emissioni allo scarico o alle emissioni acustiche** che hanno superato con successo un corrispondente controllo tecnico su strada nei sei mesi antecedenti il controllo tecnico periodico.

Certificato di revisione

Punto 7) - sostituisce l'articolo 8 concernente i **certificati di revisione**, in modo da fare sì che la **versione digitale** dei certificati di revisione diventi la **soluzione predefinita**, ferma restando la possibilità di richiedere una stampa certificata. Tali certificati, anche temporanei, dovranno essere riconosciuti da tutti gli Stati membri.

Punto 8) - modifica l'articolo 9 sul **monitoraggio delle carenze**, per prevedere lo **scambio di informazioni** necessario, anche in caso di **sospensione dell'immatricolazione**, tra lo Stato membro di immatricolazione e gli Stati membri in cui il veicolo è stato sottoposto a un controllo tecnico.

Al fine di garantire un seguito adeguato alle carenze qualora un veicolo non superi un controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze gravi in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione, il risultato del controllo e il termine per il controllo successivo devono essere infatti notificati allo Stato membro di immatricolazione e registrati nel registro di immatricolazione. Il termine per il controllo successivo non dovrebbe essere superiore a due mesi e il controllo stesso dovrebbe essere effettuato in uno dei due Stati membri.

Inoltre, se un veicolo non ha superato il controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze pericolose, lo Stato membro, o la rispettiva autorità competente, può decidere che il veicolo in questione non debba essere utilizzato su strade pubbliche e chiedere allo Stato membro di immatricolazione di sospendere l'autorizzazione all'uso del veicolo nel traffico stradale fino a quando le carenze non siano eliminate. La sospensione dovrebbe essere iscritta nel registro di immatricolazione dello Stato membro di immatricolazione.

Sanzioni

Il paragrafo 4 è aggiunto per prevedere **sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie** in caso di evidente manomissione o manipolazione dei componenti del veicolo, compresi i sistemi di controllo delle emissioni e di sicurezza.

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

Punto 9) - sostituisce l'articolo 16 con un nuovo articolo 16 che introduce l'**obbligo** per gli Stati membri **di connettere i registri di immatricolazione** e le **banche dati nazionali** sui controlli tecnici con la **piattaforma MOVE-HUB** sviluppata dalla Commissione, affinché i dati pertinenti siano scambiati durante i controlli tecnici periodici.

Lo scambio di informazioni comprende i dati di immatricolazione dei veicoli, i dati relativi al contenuto del certificato di conformità, l'ultimo certificato di revisione, qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada e la cronistoria del contachilometri del veicolo.

Ai sensi del paragrafo 2 del nuovo articolo 16, la Commissione dovrà stabilire, tramite **atti di esecuzione**, norme dettagliate sulle disposizioni, i formati dei dati e il contenuto dei messaggi per attuare lo scambio di dati entro due anni dall'entrata in vigore della proposta di direttiva. Lo scambio di informazioni e dati dovrà essere operativo entro un anno da tale data.

Misurazione delle emissioni nocive

Punto 10) - modifica l'articolo 17 concernente gli atti delegati al fine di includere la delega di potere alla Commissione per specificare i **metodi per i nuovi controlli delle emissioni** che includono la misurazione del numero di particelle (PN) e la misurazione degli NOx.

Relazioni

Punto 11) - sostituisce l'articolo 20 concernente le **relazioni** per tener conto delle modifiche più significative apportate alle norme sulle quali la **Commissione dovrà riferire**, quali, ad esempio, le disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, segnatamente in relazione ai motocicli, la frequenza dei controlli, il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro e il riconoscimento dei certificati di revisione temporanei.

Trasmissione di informazioni alla Commissione europea

Punto 12) - inserisce un nuovo articolo 20 *bis* sulla **comunicazione di informazioni alla Commissione**, imponendo agli Stati membri di comunicare una serie minima di informazioni relative ai controlli tecnici periodici **ogni tre anni**. Sebbene gli Stati membri riferiscano già ogni due anni in merito ai controlli tecnici su strada

effettuati nei loro territori, la Commissione, infatti, non dispone sistematicamente di informazioni analoghe sui controlli tecnici periodici.

Il formato per la comunicazione sarà stabilito in un atto di esecuzione che sarà adottato dalla Commissione e la prima relazione dovrà essere presentata entro il 31 marzo 2030 e riferirsi agli anni 2027, 2028 e 2029.

Proroga della validità dei certificati di revisione in caso di crisi

Punto 13) - sostituisce l'articolo 22 per prevedere l'**estensione** della **validità dei certificati di revisione** qualora una **crisi** impedisca l'esecuzione tempestiva dei controlli tecnici periodici.

In particolare in periodi di crisi, definiti dalla nuova disposizione, gli Stati membri potranno **prorogare di sei mesi la validità** dei certificati di revisione, previa **autorizzazione della Commissione**. Qualora la crisi persista, la Commissione potrà autorizzare la proroga per ulteriori periodi di sei mesi.

Articolo 2

L'articolo 2 modifica la [direttiva](#) relativa ai **controlli tecnici su strada** dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione.

Oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Punto 1) - sostituisce l'articolo 1 concernente l'**oggetto**, per includere il **telerilevamento delle emissioni dei veicoli**.

Nel considerando 28 la Commissione riferisce infatti che per i controlli su strada, il controllo delle emissioni allo scarico di un gran numero di veicoli utilizzando apparecchiature di telerilevamento costituisce una misura efficace per individuare i veicoli ad alte emissioni ed aumenta notevolmente i tassi di individuazione rispetto ai metodi di controllo obbligatori.

Punto 2) - modifica l'articolo 2 concernente l'**ambito di applicazione**, aggiungendo i **furgoni** (veicoli commerciali leggeri) e specificando che le disposizioni relative al **telerilevamento** si applicano anche alle **autovetture** e ai **motocicli**.

L'aggiunta dei veicoli commerciali leggeri nuovi, come specificato nel considerando 27 della proposta, è dovuto all'aumento del numero di veicoli commerciali leggeri in circolazione all'interno dell'UE, al fine di promuovere parità di condizioni per gli operatori commerciali in tutta l'Unione e migliorare ulteriormente la loro sicurezza e le loro prestazioni ambientali.

Punto 3) - modifica l'articolo 3 concernente le **definizioni**, aggiungendo, tra l'altro, le definizioni di "**telerilevamento**" e "**plume chasing**".

Sistema di controlli su strada

Punto 4) - sostituisce l'articolo 4 concernente i **sistemi di controlli su strada**, per includere un riferimento al telerilevamento.

Telerilevamento

Punto 5) - inserisce un nuovo articolo 4 *bis* sul **telerilevamento**, per richiedere agli Stati membri di utilizzare la tecnologia di telerilevamento per lo screening delle emissioni acustiche e delle emissioni allo scarico di almeno il **30 %** del proprio **parco di veicoli** a motore immatricolati, al fine di individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni.

Un'unica misurazione mediante telerilevamento non è tuttavia ritenuta sufficiente a stabilire se un veicolo ha o non ha superato un controllo su strada, poiché emissioni elevate superiori ai limiti di legge potrebbe essere collegata a vari fattori, quali un'accelerazione temporanea o un motore freddo. Gli Stati membri dovranno adottare pertanto le misure necessarie per verificare le emissioni allo scarico e/o il livello di rumore di qualsiasi veicolo che, sulla base dei dati di telerilevamento di almeno **tre misurazioni** relative a tale veicolo **in un periodo di sei mesi**, sia sospettato di generare emissioni superiori a un determinato livello, in quanto misurazioni multiple che indicano sistematicamente emissioni significativamente superiori alla media potrebbero indicare la presenza di un sistema di controllo delle emissioni difettoso o modifiche non autorizzate, quali una manomissione.

Tale disposizione impone agli Stati membri di verificare le emissioni di tali veicoli in occasione di un controllo su strada o presso un centro che svolge controlli tecnici periodici nello Stato membro di immatricolazione.

Infine prevede metodi per verificare le emissioni dei **veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso** da quello in cui è stata effettuata la misurazione mediante telerilevamento.

Per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro, l'autorità competente dello Stato membro in cui ha avuto luogo la misurazione mediante telerilevamento deve infatti notificare il risultato della misurazione e il risultato di qualsiasi successivo controllo su strada all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione.

Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale

Punto 6) - modifica l'articolo 5 sulla **percentuale di veicoli da sottoporre a controlli tecnici su strada** iniziali.

L'articolo è aggiornato per collegare l'attuale obiettivo del 5 % (del numero totale di veicoli commerciali pesanti) a ciascuno Stato membro anziché essere un obiettivo a livello di UE.

Inoltre si introduce un obiettivo del 2 % per i controlli su strada dei veicoli commerciali leggeri, ossia i furgoni.

Punto 7) - modifica l'articolo 6 concernente il **sistema di classificazione del rischio**, aggiungendo un riferimento ai furgoni (definizione di cui alla lettera *a bis* all'articolo 2, paragrafo 1).

Punto 8) - modifica l'articolo 7 concernente le **responsabilità**, aggiornandolo al fine di richiedere il **riconoscimento di prove elettroniche**, quali il certificato del controllo tecnico periodico più recente.

Punto 9) - modifica l'articolo 9 sulla **selezione dei veicoli** da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, per includere il **telerilevamento** come possibile base per la selezione di un veicolo per il controllo tecnico su strada.

Punto 10) - modifica l'articolo 10 concernente i contenuti e i metodi dei controlli tecnici su strada per allinearli alle modifiche relative ai certificati di revisione e ai requisiti in materia di fissazione del carico.

Controllo della fissazione del carico

Punto 11) - sostituisce l'articolo 13 concernente il **controllo della fissazione del carico** per rendere i controlli della fissazione del carico (in linea con l'allegato III) **obbligatori** per gli Stati membri anziché facoltativi, in quanto, come sottolineato nel considerando 32, una fissazione inadeguata o pericolosa del carico può rappresentare una **grave minaccia per la sicurezza stradale e l'ambiente**.

Sanzioni, relazione di controllo e cooperazione tra Stati membri

Punto 12) - sostituisce l'articolo 14 sul seguito da dare in caso di carenze gravi o pericolose per prevedere sanzioni efficaci in caso di evidente **manomissione dei componenti del veicolo**, compresi i sistemi di controllo delle emissioni e di sicurezza.

Punto 13) - modifica l'articolo 16 concernente la **relazione di controllo** e la banca dati dei controlli tecnici su strada per prevedere una **versione elettronica** della relazione predefinita.

Punto 14) - modifica l'articolo 18 sulla **cooperazione tra Stati membri** per fare riferimento alle norme di attuazione già adottate dalla Commissione in materia di notifica delle carenze gravi e pericolose riscontrate nei controlli su strada dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro.

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

Punto 15) - inserisce un nuovo articolo 18 *bis* sullo **scambio di dati tra le autorità degli Stati membri** che introduce l'obbligo per gli Stati membri di

connettere i registri di immatricolazione e le banche dati nazionali sui controlli tecnici con la **piattaforma MOVE-HUB** sviluppata dalla Commissione, affinché i dati pertinenti siano scambiati durante i controlli su strada.

Lo scambio di informazioni comprende i dati di immatricolazione dei veicoli, i dati relativi al contenuto del certificato di conformità, l'ultimo certificato di revisione e qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada. La Commissione dovrà stabilire norme dettagliate sulle disposizioni, i formati dei dati e il contenuto dei messaggi per attuare lo scambio di dati entro due anni dall'entrata in vigore della proposta di direttiva e lo scambio di dati dovrà essere operativo entro un anno da tale data.

Trasmissione di informazioni alla Commissione

Punto 16) - sostituisce l'articolo 20 sulla **trasmissione di informazioni** alla Commissione per **razionalizzare e semplificare gli obblighi di comunicazione**. In particolare agli Stati membri saranno richieste **relazioni meno dettagliate**, ogni **tre anni** anziché ogni due anni e utilizzeranno una **piattaforma comune di comunicazione** anziché inviare messaggi di posta elettronica con file Excel allegati.

In tal modo la Commissione intende **ridurre al minimo gli oneri amministrativi** garantendo al contempo l'utilità delle informazioni comunicate.

Atti delegati

Punto 17) - modifica l'articolo 21 per conferire alla Commissione il potere di adottare **atti delegati** per fissare **valori limite comuni** per la misurazione mediante telerilevamento e specificare i metodi di controllo per misurare il numero di particelle e gli ossidi di azoto durante i controlli su strada.

Nel considerando 34 la Commissione sottolinea che è di particolare importanza che durante i lavori preparatori di tali atti delegati la Commissione svolga **adeguate consultazioni**, anche a livello di esperti, mentre, contemporaneamente, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Relazioni

Punto 18) - sostituisce l'articolo 24 sulle **relazioni** per tener conto delle modifiche più significative apportate alle norme sulle quali la Commissione dovrà riferire, in particolare con riferimento ai miglioramenti della sicurezza stradale e alla riduzione delle emissioni.

Articoli 3, 4 e 5

L'articolo 3, l'articolo 4 e l'articolo 5 riguardano gli **obblighi di conformazione** degli Stati membri e l'**entrata in vigore** della direttiva.

Allegato I

Modifica gli **allegati** della direttiva sui **controlli tecnici periodici**.

L'**allegato I** sui requisiti minimi concernenti l'oggetto e la metodologia di controllo raccomandato è modificato al fine di includere nuovi **elementi da sottoporre a controllo** pertinenti per i **veicoli ibridi ed elettrici**; **nuovi controlli delle emissioni** per misurare le emissioni di particelle ultrafini e gli ossidi di azoto da parte di veicoli a benzina e diesel; e una nuova sezione sui **controlli dei sistemi di sicurezza elettronica** che utilizzano l'interfaccia elettronica del veicolo. Inoltre sono apportate alcune piccole modifiche ad altri elementi al fine di rispecchiare le opinioni degli esperti in questo settore.

L'**allegato III** sui requisiti minimi relativi agli impianti e alle attrezzature di controllo è modificato al fine di imporre ai centri di controllo di dotarsi dei **dispositivi necessari per misurare il numero di particelle e gli ossidi di azoto** nel contesto dei controlli tecnici periodici.

L'**allegato IV** sui requisiti minimi relativi a competenza, formazione e certificazione degli ispettori è aggiornato per imporre l'**obbligo** di una **formazione per gli ispettori** affinché possano sottoporre a controllo sistemi di propulsione alternativi (compresi i sistemi ad alta tensione, ibridi e a idrogeno).

Allegato II

Modifica gli **allegati** della direttiva relativa ai **controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali**.

L'**allegato II** sull'**ambito dei controlli tecnici su strada** è modificato per includere nuovi elementi da sottoporre a controllo per i veicoli ibridi ed elettrici a batteria; nuovi controlli delle emissioni per misurare le emissioni di particelle ultrafini e gli ossidi di azoto da parte di veicoli a benzina e diesel; e una nuova sezione sui controlli dei sistemi di sicurezza elettronica che utilizzano l'interfaccia elettronica del veicolo.

Inoltre sono apportate alcune piccole modifiche ad altri elementi al fine di rispecchiare le opinioni degli esperti in questo settore.

L'**allegato III** sulla **fissazione del carico** è modificato per rendere obbligatorie le norme relative al controllo degli elementi specifici di fissazione del carico.

L'**allegato IV** sul modello più dettagliato di relazione di controllo tecnico su strada contenente un elenco degli elementi oggetto di controllo è aggiornato, tra l'altro, per **includere i veicoli N1 (furgoni)** tra le categorie di veicoli.

L'**allegato V** sul modello per le relazioni alla commissione è aggiornato aggiungendo le colonne necessarie per i veicoli N1, correggendo l'elenco dei paesi di immatricolazione e semplificando l'obbligo di comunicazione eliminando la parte "dettagli dei difetti".

Principali contenuti della proposta sui documenti di immatricolazione dei veicoli

La [proposta](#) si compone di **20 articoli** suddivisi in cinque capi. Di seguito le principali innovazioni proposte.

Capo I – Disposizioni generali

Articolo 1

Definisce l'**oggetto** e l'**ambito di applicazione** della direttiva, specificando i settori per i quali stabilisce norme comuni (in particolare: i **documenti di immatricolazione** rilasciati dagli Stati membri, i **dati da registrare** nei registri di immatricolazione nazionali e lo **scambio di tali dati** tra gli Stati membri).

Articolo 2

Contiene le **definizioni** di alcuni concetti chiave utilizzati nella proposta, tra cui quelle di **immatricolazione**, **carta di circolazione fisica** (intesa come carta di circolazione in formato cartaceo o di carta intelligente) e **carta di circolazione mobile** (intesa come carta in formato digitale).

Capo II – Carte di circolazione

Articolo 3

Reca **norme generali applicabili alle carte di circolazione dei veicoli**, in particolare operando una distinzione tra carte di circolazione fisiche e mobili. Stabilisce, tra l'altro, che **a partire da 4 anni** dopo l'entrata in vigore della direttiva gli Stati membri dovranno rilasciare **esclusivamente carte di circolazione mobili**, senza comunque che sia pregiudicato il diritto del richiedente di richiedere anche una carta di circolazione fisica.

Di conseguenza, al fine di garantire l'interoperabilità delle carte di circolazione mobili in tutta l'UE, rimanda agli allegati I e II per stabilire specifiche tecniche per tali carte.

Ciò, secondo quanto riferito dalla Commissione nel considerando 7, consentirà di fare in modo che le carte di circolazione dei veicoli possano essere controllate e verificate.

Articolo 4

Stabilisce prescrizioni dettagliate per le **carte di circolazione fisiche**.

Prevede la possibilità per gli Stati membri di rilasciare carte di circolazione fisiche in **formato "carta intelligente"**, dotate di **un microchip**, a condizione che siano rispettate determinate specifiche tecniche, nonché la **possibilità** per gli Stati membri di includere **un codice QR sulle carte di circolazione fisiche**, al fine di facilitare e velocizzare il controllo delle informazioni contenute in tali carte, comprese quelle in formato intelligente.

Articolo 5

Stabilisce prescrizioni dettagliate per l'introduzione delle **carte di circolazione mobili dei veicoli**, le quali dovranno essere rilasciate gratuitamente come attestati

elettronici di attributi per i portafogli **europei di identità digitale**. Le specifiche tecniche per le carte di circolazione mobili figurano nell'allegato III e si rimanda ad atti di esecuzione della Commissione europea per disposizioni dettagliate riguardanti le specifiche tecniche.

Capo III – Obblighi generali

Articolo 6

Specifica i **dati da registrare nei registri di immatricolazione nazionali**. Oltre a una serie specifica di **dati elencati nell'allegato I**, questo articolo specifica i **dati supplementari** da inserire in tali registri di immatricolazione, tra cui l'esito dei controlli tecnici periodici obbligatori, le informazioni su eventuali modifiche significative dei sistemi e dei componenti di sicurezza e ambientali dei veicoli, le informazioni sui cambi di proprietà dei veicoli e le informazioni sui motivi della cancellazione dell'immatricolazione dei veicoli.

Secondo quanto riferito dalla Commissione nel considerando 9 della proposta tali dati contribuiranno a migliorare l'accuratezza dei registri di immatricolazione, garantire una migliore applicazione della legge, contrastare le frodi relative ai veicoli e i furti di questi ultimi, migliorare lo scambio di informazioni tra Stati membri e facilitare il controllo dello stato dei veicoli destinati all'esportazione.

Articolo 7

Prevede che i **dati nominativi** utilizzati per la verifica dello stato di immatricolazione dei veicoli **non possano essere conservati dal verificatore**, fatto salvo il caso in cui quest'ultimo sia autorizzato dal diritto dell'UE o nazionale a procedere in tal senso.

Articolo 8

Disciplina la **registrazione elettronica** nei registri di immatricolazione nazionale della **sospensione dei veicoli dalla circolazione** nella rete stradale dopo il mancato superamento di un controllo tecnico periodico.

Contiene inoltre disposizioni concernenti la ripetizione dei controlli su tali veicoli; la registrazione elettronica nei registri nazionali della **cessazione della sospensione** (in questo caso non è necessaria una nuova procedura di immatricolazione) e la cancellazione permanente dell'immatricolazione di un veicolo dichiarato fuori uso.

Articolo 9

Impone il **riconoscimento reciproco delle carte di circolazione fisiche e mobili** al fine di identificare i veicoli nel traffico internazionale o di reimmatricolarli in altri Stati membri.

Articolo 10

Definisce la **procedura per la reimmatricolazione dei veicoli in altri Stati membri**, tanto per i casi in cui sono state rilasciate carte di circolazione fisiche quanto per i casi in cui sono state rilasciate carte di circolazione mobili.

In particolare al momento della reimmatricolazione di un veicolo le autorità competenti dovranno verificare presso lo Stato membro di immatricolazione il formato o i formati della carta di circolazione rilasciata. Qualora sia stata rilasciata una **carta di circolazione fisica**, le autorità competenti dovranno ritirare la parte o le parti della carta presentata e dovrebbero informare, senza indebito ritardo, le autorità dello Stato membro di rilascio in merito a tale ritiro. Qualora sia presentata una **carta di circolazione mobile**, le autorità competenti dovranno informare, sempre senza indebito ritardo, le autorità dello Stato membro di rilascio e queste ultime dovrebbero revocare immediatamente la carta in questione. Le informazioni concernenti la carta precedente presenti nel registro di immatricolazione dovranno essere conservate per 12 mesi.

Articolo 11

Prescrive agli Stati membri di designare **punti di contatto** per lo **scambio di informazioni** tra di loro e con la Commissione, al fine di agevolare il funzionamento corretto della direttiva. A seguito della trasmissione dei nomi e dei dati di contatto dei diversi punti di contatto da parte degli stati membri, la Commissione dovrà redigere l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e trasmetterlo agli Stati membri.

Capo IV – Atti di esecuzione e atti delegati

Articolo 12 e articolo 13

Contengono disposizioni standard volte a consentire alla Commissione di adottare **atti delegati** per **modificare** talune **disposizioni** degli **allegati** in caso di allargamento dell'UE, di modifiche delle definizioni o del contenuto dei certificati di conformità nella legislazione UE in materia di omologazione o di sviluppi di natura tecnica, operativa o scientifica.

Articolo 14

Istituisce un **comitato** e rinvia al [regolamento](#) “comitatologia” che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione.

La proposta attribuisce infatti alla Commissione europea **competenze di esecuzione** affinché specifichi, tra l'altro: le funzioni di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai **codici QR** introdotti nelle carte di circolazione fisiche; le specifiche tecniche delle carte di circolazione mobili; le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB; e il formato dei dati che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione attraverso la piattaforma elettronica.

Capo V – Disposizioni finali

Articolo 15

Impone agli Stati membri di prestarsi **reciproca assistenza** nell'attuazione della direttiva, in particolare fornendo l'accesso ai **dati di immatricolazione dei veicoli**, compresi i dati relativi ai controlli tecnici e alla sospensione dei veicoli. Al fine di facilitare tale scambio di dati, gli Stati membri saranno tenuti a interconnettere i

loro registri con il **sistema MOVE-HUB** della Commissione, affinché tali informazioni possano essere scambiate in tempo reale.

Articolo 16

Impone agli Stati membri di **trasmettere determinati dati alla Commissione** ogni tre anni, la quale li trasmetterà al Parlamento europeo e al Consiglio. La prima trasmissione dovrà avvenire entro il 31 marzo 2023 e dovrà riferirsi agli anni 2027, 2028, 2029.

Articoli 17, 18, 19 e 20

Contengono disposizioni riguardanti gli **obblighi di conformazione** degli Stati membri e l'**entrata in vigore** della direttiva.

Allegati

L'**allegato I** stabilisce i **requisiti per la parte I della carta di circolazione**, anche in formato cartaceo e carta intelligente.

L'**allegato II** stabilisce **requisiti equivalenti per la parte II della carta di circolazione**, anche in questo caso per il formato fisico e per le carte intelligenti.

L'**allegato III** stabilisce le **specifiche per le carte di circolazione mobili**.

L'**allegato IV** contiene la **tabella di concordanza**.

Base giuridica

La **base giuridica** di entrambe le proposte è l'**articolo 91, paragrafo 1**, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che attribuisce all'UE competenza nel settore dei trasporti per stabilire le **misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti**, compresa la sicurezza stradale.

Sussidiarietà

Rispetto ad entrambe le proposte, la Commissione europea motiva la **necessità** di intervenire alla luce del fatto che le nuove norme sono collegate al quadro già esistente in materia di controlli tecnici e documenti di immatricolazione e pertanto **possono essere realizzate** in modo adeguato **solo a livello di Unione**.

Il **valore aggiunto** delle proposte viene individuato nel fatto che, con l'applicazione di norme comuni volte a sottoporre a controllo le moderne tecnologie dei veicoli (veicoli elettrici, ADAS e le più recenti attrezzature di controllo delle emissioni), gli Stati membri trarranno beneficio **da economie di scala** e i costruttori di attrezzature per i controlli potranno operare in un **mercato più omogeneo**.

A ciò si aggiunge il fatto che il funzionamento del mercato unico sarebbe migliorato anche in considerazione del fatto che i veicoli saranno sottoposti a **controlli analoghi** in **condizioni analoghe** e gli operatori dei trasporti dovranno sostenere costi simili e soddisfare requisiti minimi simili.

In assenza di un intervento a livello di UE persisterebbe il problema sistemico di uno **scambio insufficiente e inefficiente di dati** relativi ai veicoli connessi alla circolazione stradale; ciò ostacolerebbe l'attuazione e l'applicazione efficaci delle norme esistenti. Il coordinamento delle condizioni di accesso e di scambio dei dati relativi ai veicoli a livello di UE non solo viene ritenuto più efficiente degli accordi bilaterali e dei negoziati con i singoli costruttori, ma anche più idoneo a rendere paritarie le condizioni tra gli Stati membri.

La Commissione osserva inoltre che le direttive vigenti non sono allineate ai più recenti **sviluppi normativi e tecnologici** in materia di sicurezza dei veicoli e di controllo delle emissioni e, in assenza di un'azione a livello di UE, è molto improbabile che i metodi di controllo e la portata dei controlli richiesti dalla legislazione dell'UE siano applicati in **modo armonizzato o coordinato** da parte degli Stati membri. Gli Stati membri applicherebbero infatti diverse **soluzioni frammentarie**, con differenze ancora maggiori nelle prestazioni in materia di sicurezza e ambientali dei veicoli rispetto a quanto si registra oggi e con il conseguente **rischio di falsare il mercato unico** e di creare ulteriori **ostacoli alla libera circolazione**.

Poiché il trasporto su strada e l'industria automobilistica operano a **livello internazionale**, la Commissione considera molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello nazionale.

La Commissione europea riferisce pertanto che le iniziative affrontano esigenze in materia di sicurezza e di protezione ambientale di **"rilevanza per l'Unione"**.

Proporzionalità

La Commissione ritiene che le proposte rispettino il **principio di proporzionalità** in quanto si limitano a **quanto necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi** stabiliti dai trattati di migliorare la sicurezza stradale, contribuire alla mobilità sostenibile e agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'UE. In generale, l'ambito di applicazione delle proposte si limita a quanto può essere conseguito al meglio a livello di UE per **armonizzare i metodi di controllo, l'ambito di applicazione e i documenti di immatricolazione** dei veicoli, nonché individuare soluzioni comuni atte a garantire una condivisione e un accesso efficienti ai dati dei veicoli.

Con riferimento alla proposta sui controlli tecnici periodici infatti la Commissione riferisce che i veicoli utilizzati principalmente a livello locale, quali i ciclomotori e i trattori, non sono oggetto della proposta.

Per quanto riguarda la scelta dello strumento per l'azione dell'UE, la revisione delle direttive esistenti in materia di controlli tecnici viene considerata la soluzione appropriata, in quanto consente di conseguire gli obiettivi di un'**armonizzazione graduale** in questo settore, lasciando agli Stati membri un margine di manovra

sufficiente per attuare le modifiche in modo adeguato al loro specifico contesto nazionale, continuando ad applicare disposizioni nazionali consolidate in materia di controlli tecnici.

Anche con riferimento alla proposta sui documenti di immatricolazione, la Commissione riferisce che la scelta di una direttiva consente di conseguire gli obiettivi, compiendo il passo logico successivo nel processo di armonizzazione graduale in questo settore e lasciando agli Stati membri un **margine di manovra sufficiente** per attuare le modifiche in modo consono al loro specifico contesto nazionale.

Questa scelta, utilizzando **requisiti minimi anziché un approccio unico** per tutte le circostanze, consentirà, a giudizio della Commissione, all'industria di sviluppare le soluzioni tecniche più efficienti necessarie in questo settore in continua evoluzione.

Esame presso le Istituzioni UE

L'esame delle proposte segue la **procedura legislativa ordinaria** .

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal [sito](#) IPEX, l'esame della proposta sui controlli tecnici risulta avviato da parte dei parlamenti di **Danimarca, Svezia, Lettonia, e Repubblica Ceca** (Senato).

Sulla base dei dati forniti dal [sito](#) IPEX, l'esame della proposta sui documenti di immatricolazione risulta avviato da parte degli stessi parlamenti.

Nessuna di tali assemblee ha segnalato di aver individuato al momento aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.