



Elementi per la verifica di sussidiarietà - Le proposte omnibus per il settore automobilistico europeo

Dossier n° 136 -
16 febbraio 2026

Tipo e numero atto	<i>Proposta di regolamento COM(2025)993 Proposta di direttiva COM(2025)999</i>
Data di adozione	<i>16 dicembre 2025</i>
Base giuridica	<i>Articoli 91 e 114 del TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Omologazione; industria automobilistica; vigilanza del mercato; veicolo a motore; norma di sicurezza; norma tecnica; accumulatore elettrico; mobilità sostenibile; neutralità carbonica; regolamentazione della velocità; sicurezza stradale; veicolo elettrico; equipaggiamento del veicolo; veicolo commerciale leggero</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>IX Commissione (Trasporti)</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>2 aprile 2026</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>No</i>

Finalità e oggetto

Con l'**obiettivo generale** di alleggerire gli oneri amministrativi e ridurre i costi per i produttori europei, aumentando la loro competitività globale e liberando risorse per la decarbonizzazione, la Commissione europea ha presentato il cd. "**pacchetto omnibus per il settore automobilistico**", che si compone delle iniziative seguenti:

- una proposta di regolamento che modifica, per quanto riguarda la semplificazione delle **prescrizioni tecniche** e delle **procedure di prova** per i **veicoli a motore**: il regolamento sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo nel settore dei trasporti su strada; il regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; il regolamento sulla sicurezza generale (GSR); il regolamento Euro 7. La proposta inoltre abroga il regolamento volto a limitare i livelli sonori dei veicoli a motore e la direttiva del 1970 sul livello sonoro ammissibile;
- una proposta di direttiva che modifica la direttiva concernente il **montaggio** e l'**impiego di limitatori di velocità** per esentare taluni veicoli elettrici della categoria N2 dall'obbligo di

montaggio e impiego di dispositivi di limitazione della velocità.

Le proposte si basano sul piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (v. oltre) e sui contributi dell'industria e dei principali portatori di interessi raccolti durante il dialogo strategico sul futuro dell'*automotive*. Fanno inoltre parte di un **pacchetto di misure più ampio** volto a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica dell'UE nella transizione verso una mobilità a zero emissioni, in cui si inscrivono anche una proposta di regolamento che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, una proposta di regolamento relativo ai veicoli aziendali puliti, una proposta di regolamento che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e sostituisce la direttiva sull'etichettature delle auto e la strategia "Battery Booster" (v. dossier RUE).

Il pacchetto mira a conseguire i seguenti **obiettivi specifici**:

- eliminare gli ostacoli normativi alla diffusione di veicoli commerciali leggeri elettrici;
- ridurre i costi di adeguamento per le prove sulle emissioni contemplate dal regolamento Euro 7;
- migliorare la coerenza ed evitare la frammentazione del mercato (in particolare in materia di rumore e di interoperabilità dei veicoli con la rete e le infrastrutture di ricarica);
- accelerare la diffusione di veicoli elettrici di piccole dimensioni a prezzi contenuti.

Per conseguirli, in estrema sintesi (rinviano, per maggiori dettagli, alla sezione del presente dossier dedicata ai contenuti della proposta), la Commissione **prospetta** le seguenti **misure**:

1. la possibilità per gli Stati membri di **esentare** dalle norme relative ai **periodi di guida e di riposo** e da quelle concernenti il **tachigrafo** i **furgoni elettrici** con **massa** massima autorizzata **superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate** e i **camper** adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale;
2. l'introduzione della sottocategoria di **veicoli elettrici di piccole dimensioni**;
3. l'**esclusione** dei **furgoni elettrici** con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 4,25 dall'**obbligo** di essere muniti di **dispositivo di limitazione della velocità**;
4. il conferimento alla Commissione europea del potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia *hardware* e di **comunicazione dei veicoli** esclusivamente elettrici (**PEV**) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (**OVC-HEV**) con le **infrastrutture di ricarica**, la **rete elettrica** e i **sistemi di alimentazione stazionari**;
5. l'**eliminazione** delle **prove di laboratorio a bassa temperatura** di tipo 6 dal quadro Euro 7;
6. il riferimento alle "**categorie di veicoli**" anziché ai "tipi di veicoli" per l'**omologazione** del motore Euro 7;
7. lo **sviluppo** di dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) e di un'**infrastruttura di dati di monitoraggio a bordo** (OBM), nonché di **metodi comuni** per il loro **trattamento**;

l'eliminazione dello svantaggio competitivo connesso all'obbligo, per i costruttori dell'UE che vendono auto in tutto il mondo, di dimostrare la **conformità amministrativa** a due diverse serie di **requisiti in materia di rumore**.

La posizione generale del Governo sull'insieme di misure rivolte al settore automobilistico

Nel novembre 2024 il Governo italiano, insieme ad altri Stati membri, ha promosso un non paper sul futuro del settore automobilistico, chiedendo una **rinnovata politica europea** in cui **competitività** e **ambizione climatica** fossero in equilibrio. Il documento proponeva una **revisione anticipata** dei regolamenti sugli *standard* di CO₂ dei veicoli e la sospensione delle sanzioni per i costruttori, ritenute penalizzanti per gli investimenti. Un'importanza centrale nel

documento era attribuita al principio di neutralità tecnologica e l'attenzione era rivolta anche alle risorse necessarie a sostegno delle imprese, alla necessità di tutelare le stesse dalla concorrenza sleale e all'autonomia strategica nel campo delle tecnologie verdi. Il Governo ha sostanzialmente ribadito tali posizioni nelle comunicazioni che il Presidente del Consiglio Meloni ha reso alle Camere in vista delle riunioni del Consiglio europeo che si sono svolte a partire dalla fine del 2024 e durante il 2025. Da ultimo, in occasione delle [comunicazioni](#) in vista del Consiglio europeo del 18 dicembre 2025, il Presidente Meloni ha preso atto, con soddisfazione, della presentazione del nuovo **pacchetto automotive**, fortemente richiesto dall'Italia. La stessa soddisfazione è stata ribadita dal Governo nella [relazione programmatica](#) per il 2026, trasmessa al Parlamento il 10 febbraio, dove si sottolinea che la decisione della Commissione europea di introdurre maggiore flessibilità sugli obiettivi per il settore automobilistico rientra nella direzione da sempre auspicata dall'Italia. Nel gennaio 2026 il Presidente Meloni ha [annunciato](#) inoltre di aver sottoscritto un [non paper](#) comune con il cancelliere tedesco Merz, a seguito del [vertice intergovernativo](#) tra Italia e Germania, per favorire la semplificazione, rafforzare il mercato unico e rilanciare l'industria automobilistica.

Per maggiori approfondimenti a riguardo si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera sulle altre proposte incluse nel pacchetto per il settore automobilistico.

Contesto, motivazione dell'intervento e valutazione

L'industria automobilistica europea

Il **settore automobilistico dell'UE**, caratterizzato da una filiera distribuita in più Stati membri, rappresenta un **comparto fondamentale** dell'economia europea, con un contributo di circa 1 trilione al PIL (7%), un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo (R&S) e 13,8 milioni di occupati. L'UE ospita produttori *leader* come Volkswagen, Peugeot, Volvo, BMW, Stellantis e Daimler, oltre a grandi fornitori, supportati da una moltitudine di piccole e medie imprese. Il settore sta tuttavia affrontando una trasformazione strutturale legata alla transizione verso veicoli a zero emissioni e all'integrazione di tecnologie digitali, con criticità connesse alla competitività, alle catene di approvvigionamento, alle dipendenze da materie prime e agli alti costi dell'energia, in un contesto di crescente concorrenza globale, spesso sleale.

Per maggiori approfondimenti a riguardo si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera sulle altre proposte incluse nel pacchetto per il settore automobilistico.

In tale contesto la Commissione europea ha avviato il [dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica](#) e presentato il [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#), (v. [dossier](#) RUE) su cui le proposte si basano.

Presso la **Camera dei deputati**, il piano d'azione è stato oggetto di esame da parte della **X Commissione** "Attività produttive, Commercio e Turismo", ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento. Al termine di un ampio ciclo di audizioni, il 17 giugno 2025, la X Commissione ha approvato un [documento](#) finale con il quale ha sostenuto che il piano debba essere **modificato**, sia dal punto di vista dell'approccio generale che delle misure particolari prospettate, per rispondere efficacemente alle necessità del settore e alle sfide di competitività che esso si trova ad affrontare e per **rappresentare una vera e propria strategia industriale europea**, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico, di cui il documento ravviva l'estrema esigenza.

Successivamente, a settembre 2025, il **Governo**, ai sensi dell'articolo 7 della legge 234/2012, ha informato la Camera sui **seguiti** dati agli indirizzi contenuti nel documento approvato dalla X Commissione, esprimendo una posizione **sostanzialmente in linea** con le osservazioni ivi contenute.

L'attività di semplificazione della Commissione europea - I pacchetti omnibus

Fin dal suo insediamento la Commissione europea ha assunto l'**impegno** di **ridurre** gli **oneri** di comunicazione di almeno il **25% per tutte le imprese** e di almeno il **35% per le PMI** nell'arco del

suo mandato.

Tale obiettivo, ribadito nella [bussola](#) per la competitività dell'UE (v. [dossier](#) Servizio RUE), è stato stabilito nella [lettera](#) di incarico al vicepresidente esecutivo per la Prosperità e la strategia industriale, Stéphane Séjourné.

L'esigenza di semplificazione dell'*acquis* giuridico dell'UE è stata posta anche dal **Consiglio europeo**, che nella [Dichiarazione](#) di Budapest del novembre 2024, ha sottolineato l'urgente necessità di avviare un **processo di semplificazione** normativa volto a ridurre gli oneri amministrativi e di informazione per le imprese. Nelle [conclusioni](#) del 23 ottobre 2025 ha successivamente ribadito tale necessità, condivisa anche dal Parlamento europeo il quale, l'11 settembre 2025, ha approvato una [risoluzione](#) in cui ha sottolineato l'esigenza di agevolare i processi di conformità delle imprese attraverso la semplificazione normativa senza compromettere gli obiettivi strategici dell'UE.

Nel febbraio 2025 la Commissione ha presentato il suo **approccio alla semplificazione** annunciando, nella [comunicazione](#) sull'attuazione e la semplificazione, l'adozione di **pacchetti di semplificazione omnibus**. In questo contesto, sono state presentate **dieci proposte omnibus**, così denominate in considerazione dell'**eterogeneità delle modifiche** prospettate. A giudizio della Commissione, gli *omnibus* consentono di massimizzare gli impatti delle misure proposte, raggruppando gli emendamenti a diversi strumenti legislativi, e garantiscono la coerenza dei diversi atti legislativi modificati.

I pacchetti di semplificazione presentati, **fino ad ora 10**, concernono la sostenibilità, la semplificazione degli investimenti, la politica agricola comune, le piccole imprese a media capitalizzazione (*small mid-caps* o SMC) e la digitalizzazione, la difesa, le sostanze chimiche, il quadro normativo digitale, la legislazione ambientale, il settore automobilistico e le norme su alimenti e mangimi.

Nel suo [programma](#) di lavoro per il 2026, la Commissione europea ha anticipato la presentazione di ulteriori pacchetti *omnibus* riguardanti la fiscalità, i dispositivi medici e il settore dei prodotti energetici.

Per approfondimenti sui singoli pacchetti si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera in occasione dell'audizione dell'Ambasciatore di Cipro in Italia sulle priorità del semestre di Presidenza cipriota del Consiglio dell'UE.

Sullo stato di avanzamento dei singoli pacchetti si veda anche la [pagina web](#) curata dalla Commissione europea.

Le posizioni del Parlamento europeo sui pacchetti di semplificazione

Da fonti informali si apprende che in occasione del Consiglio Affari generali del 26 gennaio 2026 il Presidente della Conferenza dei Presidenti delle Commissioni del Parlamento Europeo, Bernd Lange, si sarebbe soffermato sulle **sfide** che il **metodo della semplificazione** ha posto al Parlamento europeo. Infatti, pur avendo fatto propria la necessità di procedere con l'esercizio della semplificazione, la metodologia degli *omnibus* sta ponendo le Commissioni parlamentari davanti ad alcune sfide e criticità. A tal proposito avrebbe quindi evidenziato la necessità di **garantire piena trasparenza nel negoziato** e la partecipazione di tutte le Commissioni coinvolte.

Ad esempio l'Omnibus IV contiene disposizioni afferenti a quattro Commissioni, ma è stato possibile costituire una Commissione mista composta al massimo da tre di esse, escludendone dunque una. Lange ha sottolineato che, in fase di legislazione secondaria, questa struttura degli atti porrà ulteriori problemi.

La commissaria europea per la sovranità tecnologica, la sicurezza e la democrazia Virkkunen sarebbe intervenuta per delineare l'approccio seguito finora, ricordando la presentazione dei dieci pacchetti *omnibus* per risparmi attesi di 12 miliardi di euro, e, rispondendo alla critica sull'**assenza delle valutazioni di impatto**, avrebbe sottolineato che le proposte presentate sono comunque sostanziate da *reality check* e da un'ampia azione di ascolto dei portatori di interessi attraverso le consultazioni pubbliche.

Di recente il Mediatore europeo ha adottato una [raccomandazione](#) in cui critica il modo in cui la Commissione ha applicato le sue norme volte a "legiferare meglio" durante la preparazione di

diverse proposte legislative "urgenti", tra cui il pacchetto Omnibus I.

La raccomandazione evidenzia diverse carenze procedurali che potrebbero costituire un caso di cattiva amministrazione, in particolare l'interpretazione estensiva del concetto di urgenza da parte della Commissione, utilizzata per eludere le valutazioni d'impatto e le consultazioni pubbliche.

Anche la Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei deputati nei documenti adottati in esito alla verifica di sussidiarietà su diverse proposte *omnibus* ha formulato rilievi critici sull'assenza di valutazioni di impatto.

Agenda di semplificazione per l'industria automobilistica europea

Nella relazione illustrativa che accompagna la proposta di regolamento la Commissione riferisce che la stessa rappresenta solo un primo passo verso la realizzazione dell'**agenda di semplificazione per l'industria automobilistica europea**; altre questioni che i portatori di interessi hanno sollevato saranno quindi prese in considerazione nell'ulteriore sviluppo e attuazione della normativa in materia di veicoli a motore. L'**agenda** si baserà in particolare sui seguenti **principi generali**:

- **raggruppamento in lotti delle prescrizioni normative**: la Commissione potrebbe procedere al raggruppamento delle nuove prescrizioni normative specifiche per i veicoli a motore, fissando una "data di conformità per il settore automobilistico" unica e facilitando in tal modo il rispetto della normativa da parte delle imprese. Per la legislazione non specifica del settore automobilistico la Commissione si impegna, invece, nella misura giuridicamente possibile, ad istituire un meccanismo volto a garantire che le prescrizioni per il settore automobilistico entrino in vigore alla "data di conformità per il settore automobilistico";
- **rispetto dei tempi di adeguamento dell'industria**, in sede di preparazione di nuove proposte legislative. La Commissione si impegna a rispettare tale principio ma sottolinea che non può essere trasformato in un obbligo giuridico all'interno di un atto *omnibus*;
- **valutazione caso per caso dell'estensione dell'ambito di applicazione** delle nuove normative non solo ai nuovi veicoli ma anche a quelli esistenti, tenendo conto sia dei benefici sia dei costi connessi al nuovo sviluppo dei tipi di veicoli esistenti, che possono avere un forte impatto sulle auto di piccole dimensioni;
- **semplificazione del quadro di omologazione**: nel 2026 la Commissione effettuerà una valutazione del [regolamento](#) sul quadro di omologazione dei veicoli a motore per valutare il potenziale di riduzione dei costi di prova e di comunicazione per l'industria automobilistica.

Le motivazioni delle proposte

Nella relazione illustrativa e nei considerando delle proposte, la Commissione europea **espone le motivazioni** alla base dell'iniziativa che sono connesse alla volontà di **semplificare e razionalizzare** alcune disposizioni e procedure di diversi atti legislativi.

Innanzitutto, l'**esclusione dei furgoni elettrici N2** con massa non superiore a 4,25 tonnellate dall'**obbligo di installazione del tachigrafo** e dall'obbligo di essere muniti di **dispositivo di limitazione della velocità** discende dal fatto che tali veicoli sono **più pesanti a causa della batteria** e quindi, pur presentando lo stesso carico utile e gli stessi casi d'uso di furgoni N1 con motore a combustione interna, a differenza di questi ultimi, rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo che prescrivono l'installazione e l'uso del tachigrafo e sono inoltre soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità. Tali prescrizioni e i costi connessi rendono questi **furgoni elettrici meno attraenti** per i clienti, molti dei quali sono PMI e microimprese, rispetto a quelli analoghi con motore a combustione. Tale

onere aggiuntivo ostacola la diffusione di questi veicoli, con la possibile ulteriore conseguenza di rendere più difficile per i costruttori conseguire gli obiettivi di prestazione in materia di emissioni di CO₂ stabiliti per i veicoli commerciali leggeri.

La Commissione riferisce che questa criticità è stata riconosciuta e tenuta in considerazione anche nella recente revisione della [direttiva](#) concernente la patente di guida, in base alla quale, due anni dopo il suo primo rilascio, una patente di categoria B sarà valida per i veicoli aventi una massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate.

Per la Commissione, inoltre, il risparmio sui costi non deriverà solo dall'assenza dei costi legati all'installazione del dispositivo di limitazione della velocità, ma anche dalla **maggior flessibilità operativa** generata dalla possibilità di guidare tali veicoli a una velocità leggermente superiore in autostrada, considerato anche che da tale esclusione non deriverà alcun effetto negativo sulle prestazioni ambientali o di sicurezza dei veicoli interessati.

La modifica di cui alla proposta di direttiva parallela è strettamente connessa a quella sopra citata, che non avrebbe alcun effetto se i veicoli interessati non potessero essere utilizzati su strada in quanto non muniti di un dispositivo di limitazione della velocità.

Nella causa [C-666/21](#) la Corte ha stabilito con [sentenza](#) che le norme dei regolamenti sui tempi di riposo e sul tachigrafo possono applicarsi agli utenti non commerciali con veicoli che superano le 7,5 tonnellate, anche nel caso quindi in cui essi siano adibiti a spazio abitativo temporaneo per uso privato o a spazio di carico di merci a fini non commerciali.

L'esenzione dei camper adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale dalle norme relative ai **periodi di guida e di riposo** e da quelle concernenti il **tachigrafo** discende quindi dalla necessità di apportare chiarezza giuridica ai costruttori e agli acquirenti di tali veicoli, nonché ridurre i costi e aumentare la fiducia dei conducenti che utilizzano autocaravan a fini di turismo.

L'introduzione della sottocategoria di **veicoli elettrici di piccole dimensioni** è necessaria perché, secondo la Commissione, **misure normative mirate** possono contribuire a migliorare l'**accessibilità economica** di tali veicoli e quindi garantire la continuità della transizione verso un trasporto su strada più sostenibile, ma allo stesso tempo il **quadro di omologazione non comprende** attualmente una **definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni**.

La definizione armonizzata dovrebbe invece semplificare il lavoro degli Stati membri e delle autorità locali nell'istituzione di regimi fiscali (ossia sovvenzioni all'acquisto, tasse, esenzione dal pedaggio stradale) e non fiscali (ossia tariffe di parcheggio basate sulle dimensioni, ricarica a prezzi ridotti, accesso privilegiato a corsie o parcheggi) volti a promuovere l'adozione di veicoli elettrici di piccole dimensioni a prezzi accessibili.

Le misure normative mirate includono, ad esempio, il meccanismo di incentivazione sotto forma di supercrediti previsto dalla [proposta](#) di modifica del regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri.

La Commissione riferisce tra l'altro che, nel definire le date di applicazione dei futuri regolamenti sui veicoli a motore, terrà conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere sui veicoli elettrici di piccole dimensioni rispetto a quelli più pesanti e più costosi. Inoltre, come annunciato nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE, la Commissione pubblicherà una raccomandazione con opzioni per regimi di incentivi che, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, si sono rivelati efficaci nel promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero.

Con riferimento all'**interoperabilità tra i veicoli**, le **infrastrutture di ricarica** e la **rete elettrica** la Commissione riferisce che questa assume un'importanza sempre più determinante, ed è quindi necessario un approccio armonizzato a livello di Unione per evitare la frammentazione, nonché oneri amministrativi e costi inutili.

Rispetto alle modifiche riguardanti il **riferimento ai regolamenti ONU** la Commissione riferisce invece che sono volte a creare **condizioni di parità per i costruttori** di automobili dell'UE

quando vendono i loro veicoli a livello mondiale, in quanto eviterebbero loro di dover osservare due regimi normativi diversi in materia di rumore, eliminerebbero eventuali lacune e produrrebbero un quadro più semplice e coerente per l'industria automobilistica, le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato. A ciò aggiunge il fatto che la società e l'ambiente trarrebbero vantaggio da un ambito di applicazione esteso che limita il rumore prodotto da ritorni di fiamma, attuatori acustici e sistemi di miglioramento del suono.

Le modifiche al regolamento Euro 7 sono essenzialmente volte a ridurre gli oneri normativi.

L'**eliminazione delle prove di laboratorio a bassa temperatura** di tipo 6 dal quadro Euro 7 è connessa al fatto che il regolamento Euro 7 prescrive che i metodi di misurazione delle emissioni inquinanti debbano rispecchiare quelli stabiliti dal regolamento Euro 6 ma, mentre il regolamento Euro 6 stabiliva limiti di emissione specifici nettamente più elevati per una prova di laboratorio a bassa temperatura, il regolamento Euro 7 non li prevede. L'obbligo di rispettare i limiti di emissione generali nell'ambito di tale prova è quindi, secondo la Commissione, contrario alla volontà di attenersi alle norme Euro 6 e aumenterebbe l'onere normativo per i costruttori di veicoli e per le autorità nazionali di omologazione, senza produrre alcun vantaggio sul piano delle prestazioni ambientali. Inoltre l'esecuzione di prove per ciascun tipo di veicolo per l'**omologazione** del motore Euro 7 introduce inutili oneri amministrativi e normativi moltiplicando le prove senza apportare ulteriori vantaggi sul piano ambientale. Infine il regolamento Euro 7 non specifica i metodi per il trattamento dei dati ricevuti dai sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dai dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) presenti nei veicoli Euro 7, con il rischio di dare luogo ad approcci non armonizzati e inefficienti che aumenterebbero i costi per i costruttori di veicoli e le autorità.

Valutazione d'impatto

La Commissione europea **non ha elaborato una valutazione d'impatto**, giustificando tale scelta con l'esigenza di presentare un'iniziativa urgente per affrontare i problemi individuati allo scopo di ridurre gli oneri amministrativi per le imprese e le autorità.

Si ricorda che, con una analoga motivazione, diverse proposte legislative presentate dalla Commissione nel corrente ciclo istituzionale europeo non sono accompagnate dalla valutazione di impatto. La XIV Commissione, nei documenti adottati in esito alla verifica di sussidiarietà sulle proposte in questione, ha formulato considerazioni critiche ritenendo che ciò non possa giustificare la mancata predisposizione della valutazione e che pregiudichi la possibilità di ponderare adeguatamente gli effetti della proposta e le eventuali opzioni regolative alternative.

La Commissione ha elaborato invece un **documento di lavoro** che accompagna la proposta di regolamento e che comprende un'analisi degli impatti delle misure prospettate.

La Commissione prevede che le modifiche proposte comporteranno un notevole **risparmio** sui costi, pari a **706 milioni di euro l'anno**, per l'industria, di cui **222 milioni di euro** per le **PMI**, i cittadini e le pubbliche amministrazioni. I risparmi sui costi amministrativi ammontano a 51 milioni di euro e quelli sui costi di conformità a 655 milioni di euro.

Consultazione dei portatori di interessi

La Commissione informa di aver **consultato i portatori di interessi** nel modo seguente:

- tramite il **dialogo strategico** e la **consultazione pubblica** sul futuro del settore automobilistico europeo, nel contesto dei quali è emersa la necessità di semplificare il quadro normativo;
- sondando le posizioni dell'industria e di altri portatori di interessi nell'ambito di diversi **scambi bilaterali** e in occasione di una **riunione con il gruppo di lavoro sui veicoli a motore**: sono emersi diversi suggerimenti per semplificare o chiarire alcune disposizioni della normativa applicabile al settore automobilistico ed eliminare gli inutili oneri amministrativi derivanti da tali disposizioni;
- mediante una consultazione mirata dei portatori di interessi sotto forma di **indagine online**, al fine di raccogliere riscontri su un elenco preliminare di modifiche della normativa vigente

nel settore automobilistico. L'indagine è stata inviata a oltre 130 portatori di interessi (68 risposte) dell'industria automobilistica, tra cui costruttori di veicoli, fabbricanti di componenti automobilistici, associazioni di settore, ONG, gestori di parchi veicoli, autorità nazionali di omologazione, autorità di vigilanza del mercato e altre autorità nazionali competenti. È emerso, da parte di tutti i gruppi di portatori di interessi, un forte sostegno alle misure proposte.

Principali contenuti delle proposte

Proposta di regolamento

La proposta si compone di **7 articoli** e **2 allegati**.

L'**articolo 1** modifica il regolamento che disciplina i **periodi di guida**, le **interruzioni** e i **periodi di riposo** nel settore dei trasporti su strada.

Il regolamento relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti di veicoli che effettuano il trasporto di merci e di persone su strada. Il principale dispositivo utilizzato per il controllo dei periodi di guida e di riposo è il tachigrafo, pertanto, per verificare la conformità alle disposizioni di tale regolamento, il regolamento relativo ai tachigrafi disciplina l'installazione, la costruzione e l'uso del tachigrafo.

L'articolo 13 del regolamento su periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo contiene, tra l'altro, un elenco di veicoli e prevede che per i trasporti effettuati tramite tali veicoli gli Stati membri possono concedere deroghe alle disposizioni riguardanti l'età minima dei conducenti e degli assistenti di guida, i tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo. Il regolamento sul tachigrafo rinvia quindi a tale elenco per permettere agli Stati membri di esonerare i medesimi veicoli dall'obbligo di installare e utilizzare il tachigrafo.

In particolare l'articolo 1 modifica l'articolo 13, paragrafo 1, attraverso l'inserimento della lettera f bis), per consentire agli Stati membri di **esonerare i furgoni elettrici di categoria N2**, con massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate, utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno, dall'**obbligo di installare tachigrafi intelligenti**, al fine di metterli in una posizione di parità con i loro equivalenti alimentati a combustibili fossili, i furgoni N1, che non rientrano nell'ambito di applicazione del suddetto regolamento.

La **categoria N**, ai sensi del regolamento sull'omologazione dei veicoli a motore, comprende i **veicoli a motore** progettati e costruiti essenzialmente **per il trasporto di merci** ed è suddivisa in **3 sottocategorie (N1; N2; N3)** in base alla massa (rispettivamente non superiore a 3,5 tonnellate; superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate; superiore a 12 tonnellate). A causa del peso della batteria, i furgoni elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi previsti per le categorie di massa superiore anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei furgoni con motore a combustione interna N1.

La seconda modifica proposta consiste nell'aggiunta di una nuova lettera s), sempre all'articolo 13, paragrafo 1, per consentire agli Stati membri di **esonerare i camper adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale** dalle norme relative ai **periodi di guida e di riposo** e da quelle concernenti il **tachigrafo**.

L'**articolo 2** modifica il regolamento relativo all'**omologazione** e alla **vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**.

In particolare modifica l'articolo 5 per inserirvi il paragrafo 4, che conferisce alla Commissione europea il potere di adottare **atti delegati** per stabilire le **prescrizioni tecniche** per quanto riguarda l'**interfaccia hardware e di comunicazione** dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) **con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari** in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.

L'articolo 2 stabilisce inoltre che l'allegato I e II del regolamento sono modificati conformemente all'allegato II della proposta.

Nell'allegato I viene inserita un'apposita **sottocategoria di veicolo elettrico di piccole dimensioni (M1E)** all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

Un veicolo elettrico di piccole dimensioni, secondo la modifica proposta, è un **veicolo esclusivamente elettrico** della categoria M1, **di lunghezza non superiore a 4,2 metri**.

Un veicolo della categoria M1 è un veicolo a motore con non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e senza spazio per passeggeri in piedi.

Nell'allegato II viene eliminato il riferimento al **regolamento** volto a limitare i livelli sonori dei veicoli a motore, poiché quest'ultimo viene abrogato dall'articolo 5 della proposta.

Ai sensi del regolamento sull'omologazione dei veicoli, l'omologazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda il livello sonoro e i sistemi di allarme acustico, può essere ottenuta a norma del regolamento di cui si dispone l'abrogazione oppure a norma dei regolamenti ONU. In tal modo viene consentita esclusivamente la conformità ai regolamenti ONU applicabili.

L'**articolo 6** prevede comunque un **periodo transitorio** durante il quale i veicoli potrebbero ancora essere omologati a norma del regolamento abrogato, al fine di concedere ai costruttori un periodo di tempo sufficiente per adeguare i loro processi di produzione.

L'**articolo 3** modifica il **regolamento** sulla **sicurezza generale** (GSR).

In particolare modifica l'articolo 9 per inserirvi il paragrafo 5 *bis* ed **escludere i furgoni elettrici** N2 con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 4,25 dall'**obbligo** di essere muniti **di dispositivo di limitazione della velocità**, ponendoli in tal modo in una posizione di parità con i loro equivalenti alimentati a combustibili fossili, i furgoni N1.

L'**articolo 4** modifica il **regolamento Euro 7**.

Sulla proposta poi approvata come regolamento Euro 7 la Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei deputati aveva approvato un **parere motivato**, ritenendola non conforme al principio di sussidiarietà.

In particolare modifica l'articolo 14, paragrafo 4, la lettera j) per chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguardano anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli. Chiarisce infatti che alla Commissione è conferito il potere di elaborare misure volte a garantire che i **dati del monitoraggio di bordo (OBM)** e del **monitoraggio a bordo del consumo di carburante (OBFCM)** siano ricevuti, raccolti, trattati e conservati in modo efficace e armonizzato per monitorare le prestazioni in condizioni reali dei tipi di veicoli Euro 7.

L'articolo 4 stabilisce inoltre che l'allegato V del regolamento è modificato conformemente all'allegato I della proposta.

In particolare tra le prescrizioni specifiche di cui all'allegato V, tabelle 1 e 2, viene **soppressa** la prescrizione relativa alla **prova specifica di laboratorio a bassa temperatura di tipo 6**. Per le prescrizioni di cui alle tabelle 1, 2, 3, 4, 7 e 8 al fine dell'omologazione dei motori Euro 7 la modifica introduce poi il **riferimento alle categorie di veicoli** anziché ai tipi di veicoli, al fine di ridurre in modo significativo i costi amministrativi relativi a tali prove senza pregiudicare gli standard ambientali.

L'**articolo 5** dispone l'**abrogazione** del regolamento volto a limitare i livelli sonori dei veicoli a motore. Poiché tale regolamento abrogato conteneva una disposizione volta ad abrogare la direttiva del 1970 sul livello sonoro ammissibile, l'articolo 5 ne conferma l'abrogazione a decorrere dalla stessa data, 1° luglio 2027.

L'**articolo 7** stabilisce che il regolamento, qualora approvato, entrerebbe in vigore e diverrebbe applicabile il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale. L'articolo 3 si applicherebbe a decorrere dalla data di recepimento della modifica di cui alla proposta di direttiva parallela.

Proposta di direttiva

La proposta si compone di **4 articoli**.

Tuttavia, il testo presentato dalla Commissione contempla anche un articolo 5 per effetto di un mero errore di numerazione, in quanto manca un articolo 3. Nell'analisi seguente viene riportata la numerazione corretta, quindi gli articoli 4 e 5 del testo vengono indicati, rispettivamente, come articoli 3 e 4.

L'**articolo 1** modifica la direttiva concernente il **montaggio e l'impiego di limitatori di velocità** per talune categorie di autoveicoli.

In particolare ne modifica l'articolo 3, paragrafo 1, che attualmente prescrive che tutti i veicoli N2 e N3 possono essere utilizzati su strada unicamente se muniti di un **dispositivo di limitazione della velocità** che ne limiti la velocità a 90 km/h, prevedendo che i **veicoli della categoria N2 alimentati a energia elettrica** e con un peso massimo ammissibile compreso tra 3,5 e 4,25 tonnellate siano **esentati** da tale obbligo.

La modifica di cui alla proposta parallela (vedi supra), che esenta i medesimi veicoli dall'obbligo di essere muniti di dispositivo di limitazione della velocità, non avrebbe infatti alcun effetto se i veicoli interessati non potessero essere utilizzati su strada in quanto non muniti di un dispositivo di limitazione della velocità.

L'**articolo 2** riguarda il **recepimento della direttiva** da parte degli Stati membri che hanno tre mesi dall'entrata in vigore del regolamento parallelo per recepire questa nuova disposizione nei rispettivi ordinamenti nazionali.

Gli **articoli 3 e 4** riguardano l'entrata in vigore e i destinatari della direttiva.

Base giuridica

La **base giuridica** della proposta di regolamento è costituita dall'articolo 91 del **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, e dall'articolo 114 del **TFUE** che conferisce al Parlamento europeo e al Consiglio il potere di adottare, secondo **procedura legislativa ordinaria**, misure relative al **riavvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative** degli Stati membri che hanno per oggetto l'**instaurazione ed il funzionamento del mercato interno**.

Anche la base giuridica della proposta di direttiva è l'articolo 91 del **TFUE**.

Sussidiarietà

La Commissione motiva la **necessità di intervenire** legislativamente a livello di UE riferendo solamente che i regolamenti da modificare sono atti giuridici dell'UE e di conseguenza è necessario modificarli a livello di UE.

Con riferimento alla proposta di **direttiva** riferisce che le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri e poiché i veicoli a motore sono sempre più utilizzati a **livello transfrontaliero**, un quadro giuridico uniforme riduce i costi di conformità e di applicazione delle norme in tutta l'Unione. La direttiva interessata inoltre fornisce già un quadro comune per il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli a motore nell'Unione e pertanto una sua modifica può essere effettuata solo a livello di Unione.

Proporzionalità

Con riferimento al **principio di proporzionalità** la Commissione ritiene che la proposta di regolamento non vada al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi di semplificazione e riduzione degli oneri senza ridurre la protezione della salute umana e dell'ambiente, mentre la proposta di direttiva non va al di là di quanto necessario a garantire la coerenza con le modifiche del regolamento sulla sicurezza generale.

Scelta dell'atto giuridico

Le proposte assumono la stessa forma di atto degli atti che vanno a modificare.

Esame presso le Istituzioni dell'UE

La proposta è esaminata secondo la procedura legislativa ordinaria.

Al Parlamento europeo la proposta di regolamento è stata assegnata alle Commissioni riunite ambiente clima e sicurezza alimentare (**ENVI**), mercato interno e protezione dei consumatori (**IMCO**), trasporti e turismo (**TRAN**). La proposta di direttiva è stata assegnata alla commissione TRAN.

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito IPEX, l'esame della proposta di regolamento risulta **avviato** da parte dei parlamenti di **Lettonia**, **Finlandia**, **Svezia**, dal **Bundesrat tedesco** e dal **Senato ceco**, mentre risulta **concluso** da parte del **Camera dei deputati del Lussemburgo**.

L'esame della proposta di direttiva risulta **avviato** da parte dei parlamenti di **Lettonia**, **Finlandia**, **Svezia** e **Germania (Bundesrat)**.

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

