

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII-bis**
n. **61**

XIV COMMISSIONE **(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE NELL'AMBITO DELLA
VERIFICA DI SUSSIDIARIETÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6 DEL PROTOCOLLO N. 2
ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA:**

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AI DOCUMENTI DI IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI E AI DATI DI IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI REGISTRATI NEI REGISTRI DI IMMATRICOLAZIONE NAZIONALI, CHE ABROGA LA DIRETTIVA 1999/37/CE DEL CONSIGLIO (COM(2025) 179 FINAL)

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2014/45/UE RELATIVA AI CONTROLLI TECNICI PERIODICI DEI VEICOLI A MOTORE E DEI LORO RIMORCHI E LA DIRETTIVA 2014/47/UE RELATIVA AI CONTROLLI TECNICI SU STRADA DEI VEICOLI COMMERCIALI CIRCOLANTI NELL'UNIONE (COM(2025) 180 FINAL)

Approvato l'8 luglio 2025

DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminate, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final);

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame delle proposte;

preso atto delle relazioni trasmesse dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulle proposte;

premesso che è pienamente condivisibile l'obiettivo generale delle proposte di operare una revisione del pacchetto normativo vigente in materia di controlli tecnici dei veicoli per migliorare la sicurezza stradale, contribuire alla mobilità sostenibile e agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'UE;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fondano le proposte è correttamente costituita dall'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;

ritenute le proposte conformi al principio di sussidiarietà, in quanto:

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;

con l'applicazione di norme comuni volte a sottoporre a controllo le moderne tecnologie dei veicoli (veicoli elettrici, ADAS, ossia sistemi avanzati di assistenza alla guida, 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;

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 e ciò ostacolerebbe l'attuazione e l'applicazione efficaci delle norme esistenti;

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 con il conseguente rischio di falsare il mercato unico e di creare ulteriori ostacoli alla libera circolazione;

il trasporto su strada e l'industria automobilistica operano a livello internazionale, quindi è molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello nazionale;

ritenuta la proposta sui documenti di immatricolazione COM(2025)179 conforme al principio di proporzionalità, dato che si limita 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;

ritenuto che la proposta sui controlli tecnici COM(2025)180 non è pienamente conforme al principio di proporzionalità in quanto:

impone controlli tecnici annuali anziché biennali per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri aventi più di 10 anni; sebbene l'incremento della frequenza dei controlli per tali veicoli sia in linea di principio condivisibile in un'ottica di miglioramento della sicurezza stradale e di controllo delle emissioni, tale modifica comporterà aggravii economici per i cittadini, oltre che per le imprese e la pubblica amministrazione, che dovrebbero essere adeguatamente giustificati, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione;

sarebbe opportuno evitare duplicazioni di sistemi già esistenti, in particolare per quanto riguarda la possibilità di interconnettere i registri di immatricolazione e le banche dati nazionali sui controlli tecnici con la piattaforma MOVE-HUB sviluppata dalla Commissione europea; tale interconnessione è infatti già attiva nel quadro del sistema EUCARIS (*European Car and Driving Licence Information System*), cui l'Italia ha aderito insieme ad altri 31 Paesi;

l'uso obbligatorio del telerilevamento per lo *screening* delle emissioni acustiche e delle emissioni allo scarico di almeno il 30 per cento del parco di veicoli a motore immatricolati si traduce in un aggravio per la libera organizzazione dei controlli da parte degli Stati membri, che dovrebbero raggiungere gli obiettivi di controllo della

qualità del parco circolante indipendentemente dalla strategia o dai mezzi utilizzati;

la previsione secondo la quale i veicoli commerciali leggeri debbono essere sottoposti a controllo delle emissioni allo scarico ogni anno dopo la data della loro prima immatricolazione appare eccessiva soprattutto per i mezzi con pochi anni di vita che, prevedibilmente, versano ancora in ottime condizioni anche per quanto concerne i dispositivi che presiedono alle emissioni allo scarico; imporre tale controllo, che può effettuarsi solo presso officine autorizzate, rischia di rendere più difficile la prenotazione delle operazioni di revisione da parte dell'utenza, allungandone inevitabilmente i tempi: sarebbe, pertanto, più opportuno escludere i veicoli commerciali leggeri da questo controllo annuale per i primi quattro anni dalla prima immatricolazione, dopodiché il controllo sulle emissioni di scarico potrebbe diventare annuale;

l'estensione dell'obbligo di registrazione delle letture del 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 appare eccessivamente onerosa, soprattutto per i mezzi di massa superiore alle 3,5 tonnellate, che sono sottoposti a controlli tecnici annuali e, quindi, già forniscono il dato in quell'occasione: prevedere la stessa misura anche in caso di riparazioni intermedie, ha una scarsa utilità e risulta ripetitivo;

la possibilità di effettuare il controllo tecnico periodico anche in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione dovrebbe essere estesa ai veicoli commerciali (N1, N2 e N3), tra l'altro, in ragione del fatto che i controlli per questi veicoli hanno cadenza annuale; ciò tenuto anche conto del fatto che la mobilità dei veicoli commerciali ha ricevuto notevole impulso dopo il recepimento della direttiva (UE) 2022/738 sull'utilizzo dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto merci su strada;

sarebbe necessario prevedere un adeguato periodo di tempo, superiore a quello proposto dalla Commissione europea, per il recepimento della direttiva nel diritto interno;

rilevata l'esigenza che il presente documento sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

VALUTA CONFORMI

le proposte al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.

