

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII-bis**
n. **94**

XIV COMMISSIONE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

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

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA I REGOLAMENTI (CE) N. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 E (UE) 2024/1257 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA LA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRESCRIZIONI TECNICHE E DELLE PROCEDURE DI PROVA PER I VEICOLI A MOTORE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 70/157/CEE DEL CONSIGLIO E IL REGOLAMENTO (UE) N. 540/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO (COM(2025) 993 FINAL)

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 92/6/CEE PER ESENTARE TALUNI VEICOLI ELETTRICI DELLA CATEGORIA N2 DALL'OBBLIGO DI MONTAGGIO E IMPIEGO DI DISPOSITIVI DI LIMITAZIONE DELLA VELOCITÀ (COM(2025) 999 final)

Approvato il 25 marzo 2026

DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminate, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà:

la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la semplificazione delle prescrizioni tecniche e delle procedure di prova per i veicoli a motore e che abroga la direttiva 70/157/CEE del Consiglio e il regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, (COM(2025)993);

la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/6/CEE per esentare taluni veicoli elettrici della categoria N2 dall'obbligo di montaggio e impiego di dispositivi di limitazione della velocità, (COM(2025)999);

preso atto della relazione trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulla proposta di direttiva;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione acquisiti tramite la trasmissione di memorie da parte di soggetti interessati nell'ambito dell'esame delle proposte;

premesso che:

le proposte sono parte del pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea per semplificare la legislazione dell'UE applicabile al settore automobilistico che, pur costituendo nel suo complesso un primo passo verso la direzione auspicata in più occasioni sia dal Parlamento che dal Governo italiano, non può essere ritenuto sufficiente per coniugare in modo equilibrato decarbonizzazione e competitività;

in particolare le misure prospettate non appaiono idonee ad affrontare la profonda crisi che il settore sta attraversando e a dare corso alle ambizioni di competitività e sovranità tecnologica europea condivise nel dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea;

inoltre, il pacchetto non segna il passaggio ad un approccio regolamentare pragmatico basato sulla neutralità tecnologica, necessario affinché gli obiettivi di decarbonizzazione restino ambiziosi, ma allo stesso tempo realistici;

a tale scopo sarebbero necessarie ulteriori semplificazioni e una reale e piena attuazione del principio di neutralità tecnologica;

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 del TFUE e, per la proposta di regolamento, anche dall'articolo 114 del TFUE;

considerate le proposte complessivamente conformi al principio di sussidiarietà, in linea con la relazione del Governo, in quanto è necessario intervenire legislativamente a livello di UE per modificare i regolamenti e la direttiva esistenti: i veicoli a motore inoltre sono sempre più utilizzati a livello transfrontaliero, quindi un quadro giuridico uniforme riduce i costi di conformità e di applicazione delle norme in tutta l'Unione;

rilevato tuttavia che diverse disposizioni delle due proposte non risultano adeguatamente motivate sotto il profilo della necessità e del valore aggiunto dell'intervento legislativo europeo e – come evidenziato anche nella relazione del Governo – sono in palese contrasto con il principio di neutralità tecnologica; in particolare:

l'articolo 1 della proposta di regolamento, modificando il regolamento che disciplina i periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo nel settore dei trasporti su strada, consentirebbe agli Stati membri di esonerare i furgoni elettrici di categoria N2, con massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate e fino a 4,25 tonnellate, utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno, dall'obbligo di installare tachigrafi intelligenti;

l'articolo 3 della proposta di regolamento, che modifica l'articolo 9 del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale (GSR), esclude a sua volta solo i furgoni elettrici N2 con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e fino a 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivo di limitazione della velocità, ponendoli in tal modo in una posizione di sostanziale parità con i loro equivalenti alimentati a combustibili fossili;

l'articolo 1 della proposta di direttiva interviene in parallelo per esentare solo i veicoli alimentati a energia elettrica dall'obbligo di essere muniti di un dispositivo di limitazione della velocità per essere utilizzati su strada;

le previsioni sopra richiamate tengono conto opportunamente che i veicoli commerciali leggeri elettrici sono più pesanti dei loro equivalenti alimentati da combustibili fossili a causa del peso aggiuntivo delle batterie e che attualmente, ove essi superino le 3,5 tonnellate, sono meno attraenti per i potenziali utenti, molti dei quali sono costituiti da PMI e microimprese, a causa dei costi connessi al montaggio e all'utilizzo del dispositivo di limitazione della velocità e dei tachigrafi intelligenti; al tempo stesso, non viene giustificata e viola il principio di neutralità tecnologica la mancata estensione di queste esenzioni ai veicoli ibridi e a tutti i veicoli equivalenti alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi;

è necessario, pertanto, per assicurare la piena coerenza con il principio di sussidiarietà, modificare le proposte in modo da porre su un piano di parità tutte le soluzioni in grado di contribuire in modo verificabile alla riduzione delle emissioni: in particolare, nel corso dei

negoziati si ritiene imprescindibile l'estensione anche ai veicoli ibridi e a quelli alimentati da combustibili alternativi diversi dalla trazione elettrica delle esenzioni e semplificazioni relative a tachigrafi e misuratori di velocità previsti dalle disposizioni sopra richiamate;

tale estensione sarebbe peraltro coerente anche con la direttiva (UE) 2025/2205 sulle patenti di guida, che permette la guida con la patente di categoria B dei veicoli alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE e che sono stati omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3.500 kg ma non superiore a 4.250 kg;

per le ragioni sopra richiamate, le due proposte non risultano interamente conformi al principio di proporzionalità in quanto mantengono, in modo irragionevole e non motivato, in capo ai proprietari di furgoni leggeri ibridi o alimentati da combustibili alternativi diversi dalla trazione elettrica obblighi e costi connessi al montaggio e all'utilizzo del dispositivo di limitazione della velocità e dei tachigrafi intelligenti;

ritenuto opportuno considerare nel corso dei negoziati interistituzionali, anche alla luce delle criticità evidenziate, la necessità di garantire maggiore chiarezza e coerenza normativa nell'ambito della legislazione UE sul trasporto stradale, adottando un approccio trasversale ai diversi atti legislativi, ad esempio tramite un adeguamento mirato e armonizzato della definizione di veicolo della categoria N1 ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 sull'omologazione dei veicoli a motore, ciò sempre in coerenza con il principio di neutralità tecnologica;

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.

