

RISOLUZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Relatore ROSSO)

approvata nella seduta del 30 luglio 2025

SULLA

**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 IM-
MATRICOLAZIONE NAZIONALI, CHE ABROGA LA DIRETTIVA 1999/37/CE
DEL CONSIGLIO (COM(2025) 179 DEFINITIVO)**

E SULLA

**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 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 31 luglio 2025

La Commissione,

esaminate le proposte di direttiva COM(2025) 179 e COM(2025) 180, in materia di controlli per la sicurezza dei veicoli stradali;

considerato che:

– la proposta di direttiva COM(2025) 179 prevede: un'ulteriore armonizzazione del formato e del contenuto delle carte di circolazione dei veicoli per facilitare il controllo e la verifica; misure per agevolare la reimmatricolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro; l'introduzione delle carte di circolazione « mobili » digitali per ridurre gli oneri amministrativi per cittadini e imprese;

– la proposta di direttiva COM(2025) 180 prevede modifiche alle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE sui controlli tecnici, volte a garantire la coerenza, l'obiettività e la qualità dei controlli, riducendo il rischio di manomissioni o difetti negli strumenti di rilevazione delle emissioni o dei chilometri percorsi, e migliorando i sistemi di archiviazione elettronica e di scambio di dati;

considerate le relazioni del Governo, trasmesse ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012;

ricordato che il termine delle otto settimane, previste dal Protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, allegato ai Trattati, è scaduto il 22 luglio 2025 per la proposta COM(2025) 180 e scade l'8 settembre 2025 per la proposta COM(2025) 179, e che esse sono oggetto di esame, rispettivamente, da parte di 13 e di 12 Camere dei Parlamenti nazionali dell'Unione europea, che non hanno finora espresso contrarietà rispetto al principio di sussidiarietà,

ritiene che la base giuridica delle proposte sia correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che, alla lettera c), prevede la procedura legislativa ordinaria per l'adozione di misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale;

ritiene, inoltre, che le proposte rispettino il principio di sussidiarietà, poiché esse intervengono a migliorare un quadro normativo già armonizzato a livello dell'Unione europea, relativo al trasporto su strada e all'industria automobilistica, che sono settori con dimensione internazionale, per cui risulta più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di Unione europea piuttosto che a livello nazionale;

ritiene anche che le proposte siano tendenzialmente conformi al principio di proporzionalità, poiché si limitano a quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale e agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'Unione europea, attra-

verso una maggiore armonizzare dei metodi di controllo e dell'ambito di applicazione;

ritiene tuttavia utile, con riguardo alla proposta COM(2025) 180, formulare le seguenti osservazioni, per renderla maggiormente conforme al principio di proporzionalità.

In particolare, per quanto attiene alla direttiva 2014/45/UE, relativa alla revisione periodica dei veicoli:

– la proposta di introdurre una revisione annuale, anziché biennale, per i veicoli di categoria M1 (veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente) con oltre dieci anni di anzianità, comporta un aggravio economico che necessita di un'attenta valutazione, soprattutto in relazione all'impatto sulle fasce più deboli della popolazione;

– la previsione di accesso obbligatorio alle versioni *software* più recenti dei veicoli da parte dei costruttori potrebbe risultare eccessivamente onerosa, qualora l'obbligo si riferisse all'intero parco circolante e a ciascun numero di telaio.

Per quanto attiene alla direttiva 2014/47/UE, in materia di controlli su strada dei veicoli commerciali:

– l'introduzione obbligatoria (e non più facoltativa) dei sensori per il telerilevamento delle emissioni inquinanti rischia di limitare l'autonomia degli Stati membri nell'organizzazione dei controlli, imponendo vincoli che potrebbero ostacolare il raggiungimento degli obiettivi in modo efficace e proporzionato;

– relativamente alla proposta di interconnessione dei registri nazionali attraverso il sistema *MOVE HUB* della Commissione, si rileva che l'Italia è già pienamente integrata nel sistema *EUCARIS* (*European Car and Driving Licence Information System*), utilizzato da 32 Paesi, e auspica pertanto di evitare duplicazioni di sistemi già in funzione.

Per entrambe le direttive, si auspica la piena valorizzazione delle competenze tecniche dei liberi professionisti aderenti ad associazioni professionali accreditate, nel ruolo di supporto qualificato alle amministrazioni pubbliche, per il rafforzamento delle attività di controllo tecnico dei veicoli e di vigilanza nel settore della mobilità, finalizzate alla sicurezza stradale.

Infine, si sottolinea l'opportunità di prevedere un periodo di recepimento più ampio rispetto ai 48 mesi attualmente proposti, per garantire una corretta e completa trasposizione delle disposizioni nel diritto interno.

