



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2025) 180 final del 24/04/2025
- **Codice interistituzionale:** 2025/0097(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Premessa: finalità e contesto

Nell'ottica del miglioramento della sicurezza stradale, la Commissione europea ha adottato un pacchetto legislativo composto da due proposte di direttive una delle quali riguarda i controlli tecnici periodici (revisioni) dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ed i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione rispettivamente trattate dalle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE. Le modifiche proposte alle citate direttive hanno l'obiettivo di:

- Garantire la qualità dei controlli tecnici dei veicoli tenendo in considerazione l'introduzione di nuove tecnologie quali i veicoli elettrici ed i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) di cui i veicoli sono sempre più dotati, che saranno presto soggetti alla revisione periodica (in Italia, le autovetture sono revisionate quattro anni dopo la prima immatricolazione). Inoltre, nel settore delle emissioni inquinanti è necessario individuare i veicoli ad elevate alte emissioni mediante adeguate procedure di misurazione;
- Ridurre in modo significativo le manomissioni e migliorare l'individuazione dei veicoli che presentano un sistema di controllo delle emissioni difettoso o manomesso, nonché i contachilometri manomessi. Secondo la Commissione questo obiettivo può essere raggiunto migliorando i controlli sulle emissioni (inquinamento atmosferico e acustico), impiegando strumenti idonei a individuare le modifiche delle caratteristiche di sicurezza, in particolare del software del veicolo e rendendo le ispezioni più frequenti e mirate;

- 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 controllo. Dati più accurati sullo stato del veicolo (come il chilometraggio) e uno scambio di informazioni efficiente tra gli Stati membri contribuiranno inoltre a individuare i veicoli con contachilometri manomessi.

Di seguito una lista non esaustiva delle innovazioni proposte:

- Nuove verifiche di sicurezza per veicoli con sistemi di assistenza del conducente (ADAS), e per i veicoli elettrici.
- Nuovi metodi di prova per misurare le emissioni di particolato (PM) e ossidi di azoto (Nox), adattati alle più recenti tecnologie di controllo delle emissioni e alle strategie di manomissione.
- Ispezione annuale per le autovetture (categoria M1) con più di 10 anni, e prove di emissione annuali sui veicoli commerciali leggeri (categoria N1).
- Estensione del campo di applicazione della revisione periodica ai motocicli di cilindrata superiore a 125 cc e ai trattori con velocità superiore a 40 km/h (in Italia tutti i veicoli a 2/3 ruote ed i quadricicli sono già oggetto di revisione);
- Miglioramento dell'accesso/condivisione da parte delle Autorità ai dati del veicolo (compresa la versione e l'integrità del Software) a titolo gratuito.
- Rilevamento da remoto per individuare i veicoli ad alte emissioni;
- Obbligo di controllare su strada le emissioni inquinanti e acustiche per almeno il 30% dei veicoli immatricolati per anno;
- Creazione di una Database nazionale di “lettura dei contachilometri” (condiviso ad esempio dai centri di revisione, costruttori dei veicoli connessi);
- Obbligo di rilascio del certificato di revisione in formato elettronico con possibilità per l'interessato di richiederne copia cartacea;
- Possibilità di effettuare controlli tecnici periodici in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione. Il certificato di revisione temporaneo rilasciato in questo caso avrà una validità di sei mesi. 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;
- Miglioramento dello scambio dei dati tra gli Stati Membri - Connessione del registro automobilistico nazionale e del database dei controlli tecnici a MOVE-HUB.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica
<ul style="list-style-type: none">• La proposta <u>rispetta</u> il principio di attribuzione trattandosi di una proposta per migliorare per migliorare la sicurezza stradale che rientra nelle competenze dell'Unione.• La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE); in particolare:<ul style="list-style-type: none">○ l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE stabilisce che l'UE ha competenza nel settore dei trasporti per stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale.
2. Rispetto del principio di sussidiarietà
<ul style="list-style-type: none">• La proposta <u>rispetta</u> il principio di sussidiarietà in quanto mira a migliorare il quadro normativo, già armonizzato, in materia di controlli tecnici periodici e su strada dei veicoli.• Considerando che il trasporto su strada e l'industria automobilistica sono settori con dimensione internazionale, risulta molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello nazionale.
3. Rispetto del principio di proporzionalità
<ul style="list-style-type: none">• La proposta <u>rispetta</u> il principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale e agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'UE.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza
<ul style="list-style-type: none">• La valutazione delle finalità generali del progetto <u>è complessivamente positiva</u> in quanto la proposta adotta requisiti che non si discostano molto da quelli già imposti dalle norme nazionali e al contempo permette facilitazioni per cittadini ed imprese con la digitalizzazione;• Il progetto <u>non riveste particolare urgenza</u> essendo la materia già disciplinata a livello nazionale. E' comunque necessario adeguare le direttive esistenti al progresso tecnologico.
2. Conformità del progetto all'interesse nazionale
<ul style="list-style-type: none">• Le disposizioni contenute nel progetto <u>possono ritenersi conformi</u> all' interesse nazionale, in quanto i miglioramenti attesi sono superiori agli eventuali nuovi obblighi attesi dalle parti interessate.
3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune
<ul style="list-style-type: none">• La tempistica di adozione prevista dovrebbe essere di circa un anno;

- Non si ravvedono elementi di particolare criticità;
- La fase negoziale è stata appena avviata con la presentazione della proposta e pertanto non sono ancora emerse necessità di eventuali modifiche (di drafting e/o merito);
- La prima presentazione della proposta al Consiglio si è tenuta il 30 aprile u.s. ;
- Sinora, la delegazione italiana ha espresso supporto all'iniziativa, pur mantenendo una riserva d'esame.

Di seguito alcuni elementi che richiedono un approfondimento in sede negoziale.

- Emendamenti alla Direttiva 2014/45/UE (revisione periodica dei veicoli)
- Prevedere la revisione annuale anziché biennale per veicoli di categoria M1 con più di 10 anni è un onere che andrebbe giustificato soprattutto per le fasce più deboli della popolazione.
- Inoltre si richiede ai costruttori di rendere possibile l'accesso alle versioni Software più recenti dei veicoli. Tale previsione potrebbe risultare piuttosto onerosa per le case automobilistiche se essa si riferisse a ciascun numero di telaio dei veicoli in circolazione.
- Emendamenti alla Direttiva 2014/47/UE (controlli su strada dei veicoli commerciali)
- L'uso obbligatorio – e non facoltativo - dei sensori da remoto si traduce in un aggravio per la libera organizzazione dei controlli da parte degli Stati membri che devono raggiungere gli obiettivi di controllo della qualità del parco circolante indipendentemente dalla strategia/dai mezzi utilizzati.
- Per quanto attiene alla possibilità di interconnettere i registri nazionali (per l'Italia l'Archivio Nazionale dei Veicoli gestito dal Centro Elaborazioni Dati del Dipartimento dei Trasporti) attraverso il sistema MOVE HUB della Commissione, si osserva come la suddetta interconnessione sia già attiva nel quadro del sistema EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System) al quale l'Italia ha aderito assieme ad altri 31 Paesi. Sarebbe pertanto auspicabile evitare duplicazioni di sistemi già esistenti.
- Sarà comunque necessario prevedere un adeguato periodo di tempo (superiore ai 48 mesi proposti) per il recepimento della direttiva nel diritto interno.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

- Non è prevista alcuna nuova incidenza sul bilancio per le istituzioni italiane se non quanto strettamente necessario per l'adeguamento degli strumenti informatici già esistenti nella Pubblica Amministrazione (PA).

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

- Non sono previsti effetti particolari trattandosi di un aggiornamento degli strumenti per il rilascio di documenti ed immagazzinamento dati già esistente;
- Non sono previsti adeguamenti resi necessari dall'iniziativa trattandosi di proposta di direttiva che aggiorna ma non innova istituti già stabiliti nell'ordinamento nazionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

- La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

- Non sono previsti costi di adeguamento tranne quanto strettamente necessario per l'aggiornamento degli strumenti informatici già esistenti nella PA;
- Sono previsti effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

- E' previsto un impatto positivo su cittadini e imprese per la maggior facilità di scambio dati e di accesso alle informazioni armonizzate da parte dell'utenza pubblica e di quella privata;
- Non sono previsti nuovi costi per cittadini e imprese.

Altro

Si evidenzia come la proposta, nella sua versione originale, sia suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nelle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione delle nostre delegazioni potrà evolvere, anche in base alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Tabella di corrispondenza

ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17 marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2025) 180 final del 24/04/2025
- **Codice interistituzionale:** 2025/0097(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Articolo 1 (Modifiche alla direttiva 2014/45/UE) - Modificato art. 2; - Modificato art. 3; - Sostituito art. 4; - Nuovo art. 4bis; - Sostituito art. 5; - Modificato art. 6; - Sostituito art. 8; - Sostituito art. 9; - Sostituito art. 16; - Sostituito art. 20; - Nuovo art. 20bis; - Sostituito art. 22; - Modificati Allegati I, III e IV ;	Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19/5/2017, (GU Serie Generale n.139 del 17-06-2017) - Articolo 2; - Articolo 3; - Articolo 4; - Articolo 8; - Articolo 5; - Articolo 6; - Articolo 8; - Articolo 9; - Articolo 10; - Nessuna corrispondenza; - Nessuna corrispondenza; - Nessuna corrispondenza; - Allegati I, III e IV;	Il DM 19/5/2017 – adottato sulla base delle competenze attribuite dal combinato disposto degli articoli 229 e 93 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 – ha recepito la direttiva 2014/45/UE.
Articolo 2 (Modifiche alla direttiva 2014/47/UE) - Sostituito art. 1; - Modificato art. 2; - Modificato art. 3; - Sostituito art. 4; - Nuovo art. 4bis; - Modificato art. 5;	Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19/5/2017 (GU Serie Generale n.139 del 17-06-2017) - Articolo 1; - Articolo 2; - Articolo 3; - Articolo 4; - Nessuna corrispondenza; - Articolo 5;	Il DM 19/5/2017 – adottato sulla base delle competenze attribuite dal combinato disposto degli articoli 229 e 93 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 – ha recepito la direttiva 2014/47/UE.

<ul style="list-style-type: none"> - Modificato art. 6; - Modificato art. 7; - Sostituito art. 9; - Modificato art. 10; - Sostituito art. 13; - Modificato art. 14; - Modificato art. 16; - Modificato art. 18; - Nuovo art. 18bis; - Sostituito art. 20 - Modificato art. 21; - Sostituito art. 24; - Modificati Allegati II, III, IV e V; <p>Articolo 3 (Recepimento)</p> <p>Articolo 4 (Entrata in vigore)</p> <p>Articolo 2 (Destinatari)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articolo 6; - Articolo 7; - Articolo 9; - Articolo 10; - Articolo 13; - Articolo 14; - Articolo 16; - Articolo 18; - Nessuna corrispondenza; - Articolo 20; - Nessuna corrispondenza; - Nessuna corrispondenza - Allegati II, III, IV e V 	<p>Al fine di recepire le norme che saranno stabilite con la proposta di direttiva una volta approvata, si prevede di predisporre due decreti di modifica dei rispettivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, aventi pari data, che hanno recepito la direttiva 2014/45/UE e la direttiva 2014/47/UE.</p>
--	---	---