

Bruxelles, 19 dicembre 2025
(OR. en)

17050/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0422 (COD)**

**SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 dicembre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 993 final
Oggetto:	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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 993 final.

All.: COM(2025) 993 final



Strasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

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

{SWD(2025) 1056 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La catena del valore del settore automobilistico è un pilastro dell'economia dell'UE: vale 589,3 miliardi di EUR, pari al 3,7 % del valore aggiunto totale del PIL europeo, e fornisce occupazione diretta a 10,6 milioni di europei¹.

In un contesto commerciale sempre più imprevedibile, mantenere un'industria automobilistica solida e competitiva è essenziale per salvaguardare l'autonomia strategica e la posizione economica globale dell'UE.

L'analisi fornita dalle recenti relazioni ad alto livello di Enrico Letta e Mario Draghi² annovera tra le priorità principali la riduzione degli oneri normativi e la semplificazione della legislazione dell'UE. Il quadro normativo esistente apporta prevedibilità e contribuisce al conseguimento dei nostri obiettivi condivisi di politica pubblica; non dovrebbe tuttavia comportare oneri e costi eccessivi per l'industria. I rappresentanti dell'industria automobilistica dell'UE hanno recentemente sottolineato che l'obbligo per i costruttori europei di veicoli di conformarsi entro il 2030 a un elevato numero di normative³ comporta costi di ricerca e sviluppo che in alcuni casi arrivano fino al 25 %⁴.

Nei suoi orientamenti politici per il mandato 2024-2029 della Commissione europea⁵ la presidente von der Leyen ha delineato una visione incentrata sulla prosperità sostenibile e sul rafforzamento della competitività in tutta Europa, sottolineando la necessità di accelerare e agevolare l'attività imprenditoriale. Tale impostazione è stata delineata in maggiore dettaglio con l'adozione della bussola per la competitività nel gennaio 2025⁶, seguita nel febbraio 2025 dal patto per l'industria pulita⁷ e dalla comunicazione "Un'Europa più semplice e più rapida – Comunicazione sull'attuazione e la semplificazione"⁸. La semplificazione del quadro normativo, accompagnata dalla riduzione degli oneri amministrativi, è stata indicata come uno dei pilastri fondamentali di questa nuova tabella di marcia per la competitività.

¹ Cifre basate sui dati FIGARO di Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data?etrans=it#figaro>.

² La relazione Draghi sulla competitività dell'UE https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

³ Proposta dell'ACEA relativa a un quadro normativo semplificato, <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Documento strategico dell'ACEA, *EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport*, <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Orientamenti politici 2024-2029, https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_it.

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Bussola per la competitività dell'UE (COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>).

⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>).

⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un'Europa più semplice e più rapida – Comunicazione sull'attuazione e la semplificazione (COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0047>).

In linea con quest'agenda di semplificazione, nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo⁹, adottato nel marzo 2025, si affermava che la Commissione, in consultazione con i portatori di interessi, avrebbe elaborato un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica, migliorando la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative. In tale piano era inoltre annunciata l'intenzione della Commissione di concedere all'industria, quando redige proposte legislative nuove, un lasso di tempo sufficiente affinché l'industria possa tenere conto di tali nuove prescrizioni normative per i veicoli a motore nel processo di sviluppo del prodotto. Tale agenda di semplificazione è particolarmente importante alla luce della crescente complessità degli sviluppi e delle architetture dei veicoli, compresi i software, i modelli di IA e i livelli sempre maggiori di autonomia.

In forza degli impegni sopra menzionati, il pacchetto omnibus per il settore automobilistico semplificherà e razionalizzerà talune disposizioni e procedure degli atti legislativi indicati in prosieguo al fine di conseguire gli obiettivi specifici di cui in appresso.

- Eliminazione degli ostacoli normativi alla diffusione di veicoli commerciali leggeri elettrici

I veicoli commerciali leggeri elettrici sono più pesanti a causa del peso della batteria. Pur presentando lo stesso carico utile e gli stessi casi d'uso di un veicolo commerciale leggero con motore a combustione interna e massa massima ammissibile inferiore a 3,5 tonnellate, essi rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo che prescrivono per i veicoli commerciali di massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate l'installazione e l'uso del tachigrafo e sono inoltre soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità. Tali prescrizioni rendono questi veicoli elettrici leggeri di massa superiore a 3,5 tonnellate meno attraenti per i clienti, molti dei quali sono PMI e microimprese, a causa dei costi connessi all'installazione e all'utilizzo di un tachigrafo¹⁰ e di un dispositivo di limitazione della velocità. Tale onere aggiuntivo penalizza i furgoni elettrici rispetto a quelli analoghi con motore a combustione ostacolandone la diffusione, con la possibile ulteriore conseguenza di rendere più difficile per i costruttori di veicoli conseguire gli obiettivi di prestazione in materia di emissioni di CO₂ stabiliti per i veicoli commerciali leggeri.

Questa criticità è stata riconosciuta e tenuta in considerazione anche nella recente revisione della direttiva dell'UE concernente la patente di guida¹¹, 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.

⁹ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

¹⁰ Il tachigrafo è il dispositivo che registra i periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo, nonché i periodi dedicati allo svolgimento di altre mansioni e i tempi di disponibilità dei conducenti che effettuano il trasporto di merci o passeggeri su strada.

¹¹ Direttiva (UE) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, concernente la patente di guida, che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (GU L, 2025/2205, 5.11.2025 <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

Regolamento (CE) n. 561/2006¹²: questo regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti di veicoli che effettuano il trasporto di merci su strada, nonché per i conducenti che effettuano il trasporto di persone su strada, al fine di garantire una concorrenza leale tra i trasportatori su strada, migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e contribuire alla sicurezza stradale. Il principale dispositivo utilizzato per il controllo dei periodi di guida e di riposo è il tachigrafo. L'installazione, la costruzione e l'uso del tachigrafo sono disciplinati dal regolamento (UE) n. 165/2014¹³.

Regolamento (CE) 2019/2144¹⁴: questo atto legislativo, noto anche come regolamento sulla sicurezza generale (GSR), stabilisce le prescrizioni di sicurezza dei veicoli dell'UE ai fini della loro omologazione, comprese quelle che rispondono alle specifiche problematiche degli utenti vulnerabili della strada, come i pedoni e i ciclisti. Anch'esso prevede l'obbligo per i veicoli N2¹⁵ di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.

- Riduzione dei costi di adeguamento relativi alle prove sulle emissioni contemplate dalla norma Euro 7

Il regolamento (UE) 2024/1257¹⁶ (regolamento Euro 7) dispone, all'articolo 14, paragrafo 7, che i metodi di misurazione delle emissioni inquinanti debbano rispecchiare quelli stabiliti dal regolamento (UE) 2017/1151¹⁷ (ossia il regolamento Euro 6). Tuttavia, mentre il regolamento

¹² Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/ita>).

¹³ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/ita>).

¹⁴ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/ita>).

¹⁵ Secondo la definizione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), del regolamento (UE) 2018/858: veicoli a motore con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate.

¹⁶ Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/ita>).

¹⁷ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e

Euro 6 stabiliva limiti di emissione specifici — nettamente più elevati — per una prova di laboratorio a bassa temperatura, il regolamento Euro 7 non prevede limiti di emissione specifici per tale procedura di prova specifica. L'obbligo di rispettare i limiti di emissione generali nell'ambito di tale prova di laboratorio a bassa temperatura è contrario all'intenzione dell'articolo 14, paragrafo 7, 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'allegato V del regolamento Euro 7 prevede, ai fini dell'omologazione dei motori dei veicoli pesanti, l'esecuzione di prove per ciascun tipo di veicolo. Tale prescrizione introdurrà inutili oneri amministrativi e normativi moltiplicando le prove senza apportare ulteriori vantaggi sul piano ambientale. Ciò non è in linea con l'intenzione dei colegislatori di rendere più severi i limiti di emissione per i veicoli pesanti pur mantenendo i metodi di prova stabiliti dal regolamento Euro 6.

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, aspetto questo che potrebbe dare luogo ad approcci non armonizzati e inefficienti che aumenterebbero i costi per i costruttori di veicoli e le autorità.

Regolamento (UE) 2024/1257: noto altresì come Euro 7, questo regolamento riguarda l'omologazione di veicoli, motori e relativi sistemi e componenti per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie. Esso introduce inoltre misure per il monitoraggio a bordo delle emissioni, delle prestazioni della batteria e delle prestazioni in termini di emissioni lungo l'intera durata di vita di un veicolo.

- Migliorare la coerenza ed evitare la frammentazione del mercato (rumore, interoperabilità dei veicoli con la rete e le infrastrutture di ricarica)

Il regolamento (UE) n. 540/2014¹⁸ fissa valori limite di rumore obbligatori per diverse categorie di veicoli e per lo sviluppo di sistemi di allarme acustico (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) per i veicoli elettrici. Allo stesso tempo il regolamento UE sull'omologazione dei veicoli a motore riconosce come alternativa la conformità ai regolamenti ONU relativi alle emissioni sonore e agli AVAS. Poiché il regolamento (UE) n. 540/2014 non prevede un meccanismo per aggiornare le prescrizioni in linea con gli sviluppi in contesto ONU, si è venuta a creare una serie parallela di norme per l'ottenimento dell'omologazione dei veicoli a motore, con potenziali lacune e incoerenze per l'industria automobilistica e le autorità nazionali di omologazione e di vigilanza del mercato.

Regolamento (UE) n. 540/2014: il regolamento (UE) n. 540/2014 mira a ridurre le principali fonti del rumore prodotto dai veicoli a motore. Il regolamento fissa valori limite di rumore per

all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/ita>).

¹⁸ Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/ita>).

le diverse categorie di veicoli e stabilisce norme per l'etichettatura e l'informazione dei consumatori e lo sviluppo di sistemi di allarme acustico (AVAS) per i veicoli elettrici.

In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e della crescente penetrazione dei veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più fondamentale. Un approccio armonizzato all'interoperabilità — a livello dell'UE — è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (DDC 2.0 – regolamento (UE) 2016/1388¹⁹ e RfG 2.0 – regolamento (UE) 2016/631²⁰). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete (V2G – vehicle to grid), tali veicoli dovranno soddisfare determinate prescrizioni tecniche. Per questi motivi è opportuno prevedere un conferimento di potere alla Commissione nell'ambito del regolamento (UE) 2018/858²¹.

Regolamento (UE) 2018/858: è il quadro generale che stabilisce norme a livello dell'UE in materia di prescrizioni tecniche e procedure per garantire che i nuovi tipi di veicoli a motore e i loro rimorchi siano conformi alle prescrizioni approvate dall'UE in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente. Esso mira ad aumentare il livello di qualità e l'indipendenza dell'omologazione dei veicoli.

- Accelerare la diffusione di veicoli elettrici di piccole dimensioni a prezzi contenuti

Nel mercato europeo si registra attualmente una carenza di veicoli elettrici di piccole dimensioni a prezzi contenuti. I segmenti A e B hanno perso complessivamente 1,6 milioni in termini di volumi delle vendite rispetto al 2019 e nel 2024 il 70 % delle vendite di veicoli elettrici a batteria nuovi era costituito da autovetture di grandi dimensioni (segmenti E e F) e SUV²². Ciò si accompagna a una generale tendenza all'aumento dei prezzi dei veicoli in tutta l'UE che pone progressivamente fuori dalla portata di molte famiglie della classe media l'accesso alla proprietà di un veicolo privato. Pertanto nel settembre 2025 la presidente della

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/ita>).

²⁰ Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>)

²² Per "segmenti" di veicoli si intendono le classi di dimensione non ufficiali comunemente utilizzate nel mercato europeo. Segmento A: superutilitarie (ad esempio auto da città di piccolissime dimensioni). Segmento B: piccole auto/utilitarie. Segmento C: auto medio-piccole/berline compatte. Segmento D: auto medio-grandi/berline medie. Segmento E: auto "executive"/berline di grandi dimensioni. Segmento F: auto di lusso/berline ammiraglie. Tali categorie corrispondono a convenzioni descrittive piuttosto che a classi definite per legge.

Commissione europea ha annunciato un'iniziativa su auto di piccole dimensioni a prezzi contenuti volta a incentivare il mercato dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Ciò richiederà misure normative mirate. La Commissione si adopererà per congelare le nuove prescrizioni per 10 anni e proporrà incentivi mirati per i veicoli elettrici di piccole dimensioni all'interno delle norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli. L'iniziativa potrà anche dare luogo a incentivi fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati) compatibili con le norme in materia di aiuti di Stato, laddove applicabili. A tal fine è necessario aggiungere nella normativa sui veicoli a motore una definizione di auto elettrica di piccole dimensioni che possa essere utilizzata per misure mirate nel contesto della legislazione dell'UE e dagli Stati membri. Un tale intervento porterebbe a una semplificazione per le imprese, rafforzando la giustificazione economica di una produzione redditizia di auto elettriche di piccole dimensioni a prezzi contenuti in Europa, e consentirebbe di ridurre il prezzo per i consumatori.

La presente proposta rappresenta solo un primo passo verso la realizzazione dell'agenda di semplificazione per l'industria automobilistica europea. Essa comprende solo un numero limitato di misure di semplificazione mirate ma efficaci. Nel contesto della semplificazione, i portatori di interessi hanno sollevato altre questioni relative alla semplificazione del quadro normativo dell'industria automobilistica che non vengono affrontate nel presente pacchetto omnibus, ma che saranno prese in considerazione nell'ulteriore sviluppo e attuazione della normativa in materia di veicoli a motore. Nel quadro delle consultazioni con i portatori di interessi l'Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA) ha citato circa 130 atti legislativi futuri che interessano l'industria automobilistica²³.

Nell'elenco fornito dall'ACEA figurano tuttavia quasi 70 aggiornamenti di regolamenti ONU che al momento non sono tutti obbligatori ai sensi della legislazione dell'UE. Tra questi, la Commissione europea ha individuato circa 40 tra modifiche di regolamenti ONU esistenti e nuovi regolamenti ONU che la Commissione rinvierà o non adotterà nell'UE.

Inoltre l'agenda di semplificazione si baserà sui principi generali elencati di seguito.

Raggruppamento in lotti delle prescrizioni normative

Al momento di fissare le date di applicazione obbligatorie nel diritto derivato, la Commissione potrebbe procedere al raggruppamento delle nuove prescrizioni normative specifiche per i veicoli a motore, a meno che il legislatore non abbia stabilito una data diversa nell'atto giuridico. Verrebbe fissata una "data di conformità per il settore automobilistico" unica, facilitando in tal modo il rispetto della normativa da parte delle imprese.

Inoltre la Commissione provvederà, nella misura giuridicamente possibile, affinché per la legislazione non specifica del settore automobilistico sia istituito un meccanismo volto a garantire che le prescrizioni per il settore automobilistico entrino in vigore alla "data di conformità per il settore automobilistico".

²³ Regolamento REACH; regolamento relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele; regolamenti sugli inquinanti organici persistenti; regolamento sulle batterie; direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili; regolamento sui dati; regolamento sui gas fluorurati a effetto serra; direttiva sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose; regolamento sulle materie prime critiche; regolamento europeo sui prodotti sostenibili; direttiva sulle apparecchiature radio; direttiva "bassa tensione"; direttiva sulla compatibilità elettromagnetica; direttiva sugli articoli pirotecnici; regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi; regolamento sull'intelligenza artificiale; regolamento sulla vigilanza del mercato; direttiva sulle attrezzature a pressione; direttiva sui recipienti semplici a pressione; direttiva sulle attrezzature a pressione trasportabili; direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti; codice di rete relativo ai connettori di rete; regolamento sulla ciberresilienza; regolamento macchine; direttiva sul controllo tecnico.

Rispetto dei tempi di adeguamento dell'industria

Nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE la Commissione si è impegnata a concedere all'industria, quando redige proposte legislative, un lasso di tempo sufficiente affinché l'industria possa tenere conto di tali nuove prescrizioni normative nel processo di sviluppo del prodotto. Si tratta di un principio generale, che la Commissione è pronta a rispettare, ma che non può essere trasformato in un obbligo giuridico in un atto omnibus.

Ambito di applicazione delle nuove prescrizioni normative

Nella legislazione specifica per i veicoli a motore vi è sempre una data di applicazione per i nuovi tipi di veicoli e una, diversa, per tutti i nuovi veicoli (ossia per i tipi di veicoli esistenti) al fine di tenere conto della necessità di procedere a un nuovo sviluppo. In alcuni casi, come ad esempio nel regolamento relativo a eCall, sono state stabilite prescrizioni solo per i nuovi tipi di veicoli. La decisione di non regolamentare i tipi di veicoli esistenti deve essere presa caso per caso, tenendo conto dei costi connessi al nuovo sviluppo dei tipi di veicoli esistenti, che possono avere un forte impatto sulle auto di piccole dimensioni con margini inferiori, e dei benefici delle nuove prescrizioni normative.

Semplificazione del quadro di omologazione

Alla luce della crescente velocità con cui corre l'innovazione nel settore, in particolare per quanto riguarda le tendenze relative alla guida automatizzata e agli aggiornamenti dei software, è opportuno valutare il potenziale di semplificazione del quadro di omologazione UE per i veicoli a motore. La complessità normativa può costituire un vincolo per i costruttori dell'UE nel contesto della concorrenza mondiale con i costruttori di altre giurisdizioni.

Nel 2026 la Commissione effettuerà una valutazione del regolamento sul quadro di omologazione dei veicoli a motore, il regolamento (UE) 2018/858. Ciò permetterà di valutare il potenziale di riduzione dei costi di prova e di comunicazione per l'industria automobilistica. Dall'analisi preliminare dei servizi della Commissione è emerso che è possibile ridurre il numero di prove di laboratorio durante l'omologazione utilizzando un maggior numero di prove virtuali e ricorrendo a pratiche di valutazione del rischio per stabilire in che modo si possano combinare al meglio le prove ex ante con il monitoraggio durante l'uso (come già avviene con il regolamento Euro 7, che prevede prove ex ante meno onerose integrate dal monitoraggio a bordo delle prestazioni in termini di emissioni).

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta fa parte di un pacchetto di misure in materia di competitività dell'industria automobilistica europea. Essa mira a ridurre i costi amministrativi e di adeguamento per le industrie al fine di garantire il buon funzionamento del mercato unico dei veicoli a motore, pur mantenendo l'elevato livello di sicurezza e prestazioni ambientali stabilito nel quadro normativo.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente iniziativa contribuisce alla semplificazione del quadro normativo per l'industria automobilistica, come annunciato nel **piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo**. Essa fa parte di un pacchetto dedicato al settore, in cui si inscrivono anche la revisione delle prestazioni in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni, la decarbonizzazione delle flotte aziendali e la strategia "Battery

Booster", che è volto a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica dell'UE nella transizione verso una mobilità a zero emissioni.

In linea con il piano d'azione, la presente iniziativa migliora la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative. Essa attua gli obiettivi dell'agenda di semplificazione e della strategia per il mercato unico dell'industria automobilistica. Le misure di semplificazione non incidono sugli obiettivi strategici alla base dei regolamenti pertinenti. Le misure contribuiscono alla decarbonizzazione dell'industria automobilistica eliminando gli ostacoli normativi alla diffusione dei veicoli commerciali leggeri elettrici, in linea con le prestazioni in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni. Le misure di semplificazione non incidono sulle prestazioni ambientali dei veicoli e sono pienamente in linea con gli obiettivi ambientali di riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore ambientale prodotti dai veicoli a motore. Esse non riducono le prestazioni di sicurezza dei veicoli e sono pienamente in linea con le politiche dell'UE in materia di sicurezza stradale.

Inoltre l'omnibus digitale²⁴ prevede modifiche tecniche della normativa sul digitale di pertinenza per il settore automobilistico, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, l'entrata in applicazione di disposizioni relative all'IA ad alto rischio, il trattamento residuo di categorie particolari di dati personali per l'addestramento, la prova e il funzionamento dell'IA nonché il consolidamento di disposizioni del diritto dell'UE in materia di dati.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La proposta si basa sugli articoli 91 e 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in linea con le basi giuridiche originarie per l'adozione dei quadri settoriali che la presente proposta intende modificare.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

I regolamenti da modificare sono atti giuridici dell'UE. Di conseguenza è necessario apportare modifiche a tali regolamenti a livello di UE.

• Proporzionalità

L'iniziativa non va 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.

• Scelta dell'atto giuridico

La presente proposta modifica i regolamenti adottati secondo la procedura legislativa ordinaria e pertanto le modifiche di tali regolamenti devono essere adottate mediante un regolamento secondo la procedura legislativa ordinaria.

²⁴ Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725 e (UE) 2023/2854 e le direttive 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 e (UE) 2022/2557 per quanto riguarda la semplificazione del quadro legislativo nel settore digitale e che abroga i regolamenti (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150 e (UE) 2022/868 e la direttiva (UE) 2019/1024 (omnibus digitale) (COM(2025) 837 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1768834142374&uri=CELEX%3A52025PC0837>).

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nel contesto del dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea del gennaio 2025 e della consultazione pubblica sul futuro del settore automobilistico europeo²⁵ i leader del comparto hanno posto in evidenza la necessità di semplificare il quadro normativo. Successivamente la Commissione ha sondato le posizioni dell'industria e di altri portatori di interessi nell'ambito di diversi scambi bilaterali, analizzando le osservazioni scritte dei portatori di interessi contenenti proposte di semplificazione normativa, e in occasione di una riunione con il gruppo di lavoro sui veicoli a motore²⁶. Dai contributi dei portatori di interessi 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.

Il 14 ottobre 2025 la Commissione europea ha avviato 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. I portatori di interessi sono stati invitati a esprimere il loro parere su un elenco preliminare di modifiche indicando se prevedono che le misure avranno un impatto positivo, neutro o negativo sul piano economico, sociale o ambientale e un impatto sull'onere normativo. La Commissione ha inoltre ricevuto dai portatori di interessi diversi documenti di sintesi contenenti ulteriori suggerimenti, dati e stime dei costi di cui si è tenuto conto nella preparazione della presente proposta.

È emerso, da parte di tutti i gruppi di portatori di interessi, un forte sostegno alle misure proposte.

- **Valutazione d'impatto**

Data la necessità di presentare con urgenza una proposta per affrontare i problemi individuati al fine di ridurre gli oneri amministrativi per le imprese e le autorità, non è stato possibile preparare una valutazione d'impatto.

Tuttavia, conformemente ai principi per legiferare meglio, la presente proposta è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che comprende un'analisi degli impatti delle misure proposte, basata sui dati e sulle informazioni esistenti raccolti durante la consultazione mirata dei portatori di interessi, nonché sui contributi scritti ricevuti dai portatori di interessi.

²⁵ Consultazione pubblica sul futuro del settore automobilistico europeo, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-II-futuro-del-settore-automobilistico-europeo_it.

²⁶ Gruppo di esperti della Commissione con rappresentanti degli Stati membri e un'ampia gamma di portatori di interessi dell'industria automobilistica e della società civile.

Sulla base delle informazioni disponibili si prevede che le modifiche comporteranno un notevole risparmio sui costi, pari a 706 milioni di EUR l'anno, per l'industria, comprese le PMI, i cittadini e le pubbliche amministrazioni.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta rientra nell'impegno della Commissione europea di alleggerire gli oneri normativi per i cittadini, le imprese e le pubbliche amministrazioni dell'UE al fine di rafforzare la prosperità e la resilienza dell'UE. La proposta mira pertanto a semplificare disposizioni della normativa concernente il settore automobilistico riducendo gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.

- **Diritti fondamentali**

La presente proposta rispetta i diritti fondamentali sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea²⁷ e i principi ivi riconosciuti. La riduzione degli oneri amministrativi per le imprese dovrebbe portare a vantaggi per la società in termini di creazione di ricchezza, occupazione e innovazione. Allo stesso tempo la proposta mira a garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente e di sicurezza dei veicoli.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente iniziativa non comporterà costi aggiuntivi per la Commissione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione monitorerà l'attuazione e l'applicazione delle nuove disposizioni e il rispetto delle stesse. Inoltre i regolamenti che saranno modificati dalla presente proposta sono soggetti a una valutazione periodica della loro efficienza ed efficacia nel conseguimento dei loro obiettivi, della pertinenza, della coerenza e del valore aggiunto conformemente ai principi per legiferare meglio. La presente proposta non richiede un piano di attuazione.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Modifiche proposte del **regolamento (CE) n. 561/2006**: la prima modifica proposta mira a consentire agli Stati membri di esonerare i furgoni elettrici N2²⁸ — 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 diesel N1²⁹.

Il principale impatto previsto per la misura proposta è una riduzione dei costi per le imprese, in particolare le PMI, principali utilizzatrici/acquirenti di tali furgoni, che non dovranno più installare tachigrafi intelligenti per il tipo di furgone elettrico in questione. L'eliminazione del tachigrafo determinerà altresì una riduzione degli oneri amministrativi/dei costi per le imprese/i conducenti, che non dovranno più scaricare i dati del tachigrafo (da due a quattro

²⁷ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), del regolamento (UE) 2018/858, i veicoli della categoria N2 sono: veicoli a motore con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate.

²⁹ Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858, i veicoli della categoria N1 sono: veicoli a motore con una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate.

ore al mese). Inoltre la parità di condizioni che si verrà a creare tra i furgoni diesel N1 e i furgoni elettrici N2 grazie alla riduzione dei prezzi di questi ultimi contribuirà a stimolare la diffusione di tali furgoni elettrici.

Gli autocaravan o le combinazioni di autocaravan che superano le 7,5 tonnellate rientrano anch'essi nell'ambito di applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo e di quelle concernenti l'installazione e l'uso del tachigrafo.

Nella causa C-666/21 dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE)³⁰ un cittadino ha sostenuto che i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 non sono destinati agli utenti non commerciali e che tali veicoli non dovrebbero essere trattati come mezzi di trasporto commerciale. Tuttavia la Corte ha stabilito che tali norme possono applicarsi agli utenti non commerciali con veicoli che superano le 7,5 tonnellate. In particolare, la Corte ha statuito che *"la nozione di "trasporto su strada di merci" (...) comprende il trasporto su strada effettuato da un veicolo la cui massa massima ammissibile, ai sensi dell'articolo 4, lettera m), del regolamento n. 561/2006, come modificato, superi le 7,5 tonnellate, anche nel caso in cui esso sia adibito a spazio non solo abitativo temporaneo per uso privato ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali, senza che la capacità di carico di tale veicolo e la categoria in cui esso figura nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti al riguardo"*.

Al fine di chiarire il quadro giuridico che disciplina il caso specifico degli autocaravan con massa massima ammissibile superiore a 7,5 tonnellate utilizzati per motivi privati e di apportare chiarezza giuridica ai costruttori e agli acquirenti di tali veicoli, la seconda modifica proposta consiste nell'aggiunta di una nuova lettera s) all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006, che consentirà agli Stati membri di esonerare i camper dalle norme relative ai periodi di guida e di riposo e da quelle concernenti il tachigrafo. Inoltre la prevista esenzione dall'obbligo del tachigrafo per tali veicoli ridurrà i costi e aumenterà la fiducia dei conducenti che utilizzano autocaravan a fini di turismo.

Modifiche proposte del **regolamento (UE) 2019/2144**: la modifica proposta è intesa a 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 diesel N1. .

Il principale impatto previsto per la misura proposta è una riduzione dei costi per le imprese, in particolare per le PMI, principali utilizzatrici/acquirenti di tali furgoni. Il risparmio sui costi non deriverà solo dall'assenza dei costi legati all'installazione del dispositivo di limitazione della velocità, ma anche dalla maggiore flessibilità operativa generata dalla possibilità di guidare tali veicoli a una velocità leggermente superiore in autostrada. Inoltre la parità di condizioni che si verrà a creare tra i furgoni diesel N1 e i furgoni elettrici N2 grazie alla riduzione dei prezzi di questi ultimi contribuirà a stimolare la diffusione di tali furgoni elettrici. Infine è importante sottolineare che in base alle previsioni tale esclusione non produrrà alcun effetto negativo sulle prestazioni ambientali o di sicurezza dei veicoli interessati. Modifiche proposte del **regolamento (UE) 2024/1257**: le condizioni di temperatura della "prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni" di cui all'allegato V, tabelle 1 e 2, sono già coperte dalla prova "gas inquinanti e PN per le prove su strada

³⁰ Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2023, *Åklagarmyndigheten*, C-666/21, ECLI:EU:C:2023:149.

(RDE)" di cui alle stesse tabelle. La dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (-7 °C) è assicurata dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (RDE) (da -7 °C a 38 °C) e pertanto si ritiene giustificato eliminare la prova specifica di laboratorio a bassa temperatura (di tipo 6).

Gli effetti attesi dalla misura proposta sono essenzialmente quelli di rispettare la volontà dei colegislatori di attenersi alle norme Euro 6 conformemente all'articolo 14, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2024/1257, ridurre gli oneri normativi senza generare difficoltà di adempimento e garantire la certezza del diritto.

Un'altra misura proposta consiste nel fare riferimento alle "categorie di veicoli" anziché ai "tipi di veicoli" ai fini dell'omologazione dei motori Euro 7 (entità tecniche indipendenti), nei seguenti termini: "Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ~~tipo~~ categoria di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e tutte le categorie di veicoli applicabili di cui rispettivamente alle tabelle 3, 4, 7 e 8 dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257".

Si prevede che la misura proposta porterà a una riduzione sostanziale degli oneri normativi, sia sul piano amministrativo che delle prove, senza pregiudicare gli standard ambientali. Essa evita prove ripetitive sui motori presenti in tipi di veicoli diversi che utilizzano identica tecnologia e riduce i costi associati alle omologazioni e ai processi di prova multipli. La misura sostiene la stabilità del mercato e può potenzialmente portare a una riduzione dei prezzi dei veicoli, a vantaggio degli operatori e dei consumatori.

Con un'altra misura proposta, sarà chiarito 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.

Un'infrastruttura di dati OBM/OBFCM armonizzata a livello dell'UE potrebbe generare notevoli risparmi sui costi rispetto a una situazione nella quale ciascuno Stato membro sviluppa e gestisce i propri sistemi. I risparmi derivano dalle economie di scala, dalla riduzione delle duplicazioni e dall'armonizzazione dei processi di conformità. Invece di interagire con una molteplicità di sistemi nazionali, i costruttori di veicoli saranno in grado di trasmettere dati standardizzati in una sola volta, riducendo le spese di certificazione e di integrazione del software.

Poiché il **regolamento (UE) n. 540/2014** è divenuto obsoleto, si propone di abrogarlo a decorrere dal 1° luglio 2027. Inoltre, ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 540/2014, la direttiva 70/157/CEE del Consiglio³¹ è abrogata a decorrere dal 1° luglio 2027. Per evitare ogni possibile incertezza giuridica, la presente proposta conferma l'abrogazione con effetto a decorrere dalla stessa data.

Per sostituire il riferimento al regolamento abrogato, si propone una modifica dell'allegato II del **regolamento (UE) 2018/858** con riferimento ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) in materia di rumore: regolamento n. 51³² sulla rumorosità dei veicoli delle categorie M e N; regolamento n. 59³³ sui dispositivi

³¹ Direttiva 70/157/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/ita>).

³² Regolamento n. 51 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli a motore aventi almeno quattro ruote con

silenzianti di ricambio e regolamento n. 138³⁴ relativo ai veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada o agli AVAS.

Le modifiche proposte al fine di introdurre il riferimento ai regolamenti ONU creerebbero 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. Le modifiche proposte eliminerebbero inoltre eventuali lacune e produrrebbero un quadro più semplice/più coerente per l'industria automobilistica, le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato. Va aggiunto 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. Sono proposte disposizioni transitorie per garantire una transizione agevole dell'industria verso il quadro giuridico modificato.

Modifiche proposte del **regolamento (UE) 2018/858**: la prima misura proposta per la modifica di questo regolamento consiste nell'introduzione, nell'allegato I, parte A, punto 2, del regolamento (UE) 2018/858, di un nuovo punto 2.4 che definisce la sottocategoria di veicolo elettrico di piccole dimensioni.

La modifica proposta consentirà alla normativa dell'UE di destinare a questa sottocategoria specifiche misure normative mirate al fine di incentivare la produzione e la diffusione dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Ad esempio, nel definire le date di applicazione dei futuri regolamenti sui veicoli a motore, la Commissione 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. È inoltre introdotto nel contesto delle norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli un meccanismo di incentivazione mirato [aggiungere il riferimento alla proposta di revisione delle emissioni di CO₂] sotto forma di supercrediti. Esso consentirà ai costruttori di veicoli di beneficiare del contributo dei veicoli elettrici di piccole dimensioni al conseguimento dell'obiettivo generale per le emissioni di CO₂ dell'intero parco veicoli, determinando per gli stessi costruttori un forte incentivo a produrre e commercializzare volumi più elevati di veicoli elettrici di piccole dimensioni. 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. È probabile che tutti i veicoli elettrici trarranno vantaggio dalla raccomandazione della Commissione, compresi i veicoli elettrici di piccole dimensioni quali definiti nella nuova sottocategoria.

riferimento alle emissioni sonore (GU L 138 del 4.6.2018, pag. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/ita#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Regolamento n. 59 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi silenzianti di ricambio (GU L, 2025/844, 30.4.2025 <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada (QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità (GU L 9 del 13.1.2017, pag. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/ita>).

I benefici attesi da questa modifica dovrebbero essere percepiti dai cittadini dell'UE in termini di maggiori vantaggi nell'acquisto o nel possesso di un'automobile elettrica di piccole dimensioni, ma ciò dipenderà dall'attuazione di tali politiche a livello nazionale.

Un'altra proposta di modifica del regolamento (UE) 2018/858 riguarda l'introduzione, all'articolo 5, di un nuovo paragrafo 4.

Con tale misura, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati volti a stabilire le prescrizioni tecniche per i veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) per quanto riguarda la loro interfaccia hardware e di comunicazione con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.

In un contesto in cui la tecnologia dei veicoli elettrici progredisce rapidamente e l'interazione tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica è sempre più disciplinata da normative non settoriali (DDC 2.0 – regolamento (UE) 2016/1388 e RfG 2.0 – regolamento (UE) 2016/631), un approccio armonizzato alle prescrizioni tecniche relative ai veicoli in questo ambito diventa fondamentale per evitare la frammentazione nonché oneri amministrativi e costi inutili.

In futuro un approccio unificato all'interoperabilità sarà essenziale per accelerare lo sviluppo di servizi emergenti come le capacità veicolo-rete (V2G). Tali servizi possono sostenere la stabilità della rete, attenuare i picchi di domanda, ridurre i costi dell'energia per i proprietari di veicoli elettrici e consentire una più ampia adozione delle energie rinnovabili.

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 91 e 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³⁵,
visto il parere del Comitato delle regioni³⁶,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La relazione Draghi del 2024 sulla competitività europea³⁷ ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive. Un'analisi dettagliata dei regolamenti (CE) n. 561/2006³⁸, (UE) 2018/858³⁹, (UE) 2019/2144⁴⁰ e (UE)

³⁵ GU C , , pag. .

³⁶ GU C , , pag. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

³⁸ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

2024/1257⁴¹ del Parlamento europeo e del Consiglio ha consentito inoltre di evidenziare gli oneri amministrativi e i costi eccessivi associati alle prescrizioni ivi stabilite. Sulla base di tali conclusioni, è opportuno semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.

- (2) Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE⁴² ha invocato un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica che migliori la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative.
- (3) L'articolo 114 TFUE è la base giuridica adeguata per adottare le misure necessarie per l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno. In aggiunta all'articolo 114 TFUE, il presente regolamento dovrebbe avere un'ulteriore base specifica per coprire le modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006, basato sull'articolo 91 TFUE.
- (4) Sebbene il presente regolamento sia adottato ai fini dell'instaurazione e del funzionamento del mercato interno, la semplificazione e la razionalizzazione delle prescrizioni tecniche, delle procedure di prova e delle norme di omologazione dei veicoli a motore sostengono anche l'obiettivo più ampio dell'Unione di promuovere la graduale integrazione dei paesi candidati nel suo mercato. Promuovendo la convergenza normativa, l'allineamento ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e l'attuazione coerente dell'*acquis* dell'Unione, il presente regolamento contribuisce a ridurre gli ostacoli tecnici agli scambi, a rafforzare le catene del valore integrate del settore automobilistico europeo e a migliorare la resilienza e la competitività dell'ecosistema automobilistico europeo, senza compromettere l'autonomia del diritto o del processo decisionale dell'Unione.
- (5) Per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, la sicurezza stradale e la concorrenza leale, i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴³ prescrivono l'obbligo di installazione di un tachigrafo nei veicoli commerciali di peso superiore a 3,5 tonnellate. L'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 consente tuttavia agli Stati membri di esonerare da tale obbligo i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

⁴¹ Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final).

⁴³ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (6) A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. L'adempimento degli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei veicoli e rallenta la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria.
- (7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate.
- (8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli commerciali leggeri elettrici utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.
- (9) Per ridurre gli oneri che l'installazione e l'uso di un tachigrafo pongono in capo ai conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui tempi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.
- (10) Ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'omologazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda il livello sonoro e i sistemi di allarme acustico per veicoli, può essere ottenuta a norma del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁴ oppure a norma dei regolamenti ONU, compresi i regolamenti UNECE n. 138⁴⁵, n. 51⁴⁶ e n. 59⁴⁷. Tale sistema parallelo rischia di causare una frammentazione del mercato. Inoltre il regolamento (UE) n. 540/2014 è divenuto obsoleto in ragione della carenza di aggiornamenti rispetto ai tre regolamenti UNECE summenzionati. Al fine di garantire un quadro coerente e il pieno allineamento ai regolamenti ONU, è opportuno abrogare il regolamento (UE) n. 540/2014 e modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 in modo da consentire esclusivamente la conformità ai regolamenti ONU applicabili.

⁴⁴ Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>)

⁴⁵ Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada (QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità [2017/71] (GU L 9 del 13.1.2017, pag. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Regolamento n. 51 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli a motore aventi almeno quattro ruote con riferimento alle emissioni sonore [2018/798] (GU L 138 del 4.6.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Regolamento ONU n. 59 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi silenziatori di ricambio [2025/844] (GU L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

- (11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione⁴⁸ e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione⁴⁹). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il 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.
- (12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.
- (13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.
- (14) 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 si sono rivelati efficaci nel promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero e che rispettano le norme sulla concorrenza. Le raccomandazioni agli Stati membri relative alle misure fiscali (sovvenzioni all'acquisto, esenzioni fiscali, esenzioni dal pedaggio stradale) e non fiscali (assegnazione di diritti di parcheggio basati sulle

⁴⁸ Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

dimensioni, infrastrutture di ricarica dedicate, ecc.) potrebbero essere basate anche sulla nuova sottocategoria delle auto elettriche di piccole dimensioni.

- (15) L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CEE del Consiglio⁵⁰ concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli prescrive l'obbligo di montaggio e impiego di tali dispositivi nei veicoli delle categorie N2 e N3. Ai sensi di tale articolo, detti veicoli possono essere utilizzati su strada unicamente se muniti di un dispositivo di limitazione della velocità. L'obbligo di montaggio è stato integrato nella normativa in materia di omologazione dei veicoli a motore con il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (16) A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. Tale obbligo impone costi inutili ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. È pertanto opportuno esonerare i veicoli a emissioni zero della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.
- (17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 °C) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 °C a 38 °C). Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.
- (18) L'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257 prevede che, per le prove dei motori dei veicoli pesanti, siano effettuate prove dimostrative per tutti i carburanti applicabili per ciascun tipo di veicolo. Al fine di ridurre in modo significativo i costi amministrativi relativi a tali prove senza pregiudicare gli standard ambientali, è opportuno introdurre prescrizioni per le prove a livello di categoria di veicolo nelle tabelle 1, 2, 3, 4, 7 e 8 del suddetto allegato V.
- (19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità in tempo reale, gli sforzi di armonizzazione, il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e OBFCM in modo efficiente è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione

⁵⁰ Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli.

- (20) Per garantire chiarezza giuridica a seguito dell'abrogazione del regolamento (UE) n. 540/2014, che conteneva una disposizione volta ad abrogare la direttiva 70/157/CEE del Consiglio⁵¹, è necessario prevedere l'abrogazione della direttiva 70/157/CEE del Consiglio nel presente regolamento. Al fine di concedere ai costruttori di veicoli un periodo di tempo sufficiente per adeguare i loro processi di produzione, è opportuno prevedere il periodo transitorio durante il quale i veicoli potrebbero ancora essere omologati a norma del regolamento (UE) n. 540/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006

L'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

- 1) è inserita la lettera f bis) seguente:
"f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;"
- 2) è aggiunta la lettera s) seguente:
"s) camper, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale."

Articolo 2

Modifiche del regolamento (UE) 2018/858

Il regolamento (UE) 2018/858 è così modificato:

- 1) all'articolo 5 è inserito il paragrafo 4 seguente:
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo 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;"
- 2) gli allegati I e II sono modificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Modifica del regolamento (UE) 2019/2144

⁵¹ Direttiva 70/157/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

All'articolo 9 del regolamento (UE) 2019/2144 è inserito il paragrafo 5 bis seguente:

"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89."

Articolo 4

Modifiche del regolamento (UE) 2024/1257

Il regolamento (UE) 2024/1257 è così modificato:

- 1) all'articolo 14, paragrafo 4, la lettera j) è sostituita dalla seguente:
"j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli;"
- 2) l'allegato V è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 5

Abrogazioni

1. Il regolamento (UE) n. 540/2014 è abrogato.
2. La direttiva 70/157/CEE è abrogata con effetto a decorrere dal 1° luglio 2027.

Articolo 6

Disposizione transitoria

I certificati di conformità dei veicoli nuovi prodotti dopo il [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento] e omologati prima del 1° luglio 2028 conformemente al regolamento (UE) n. 540/2014 continuano a essere validi ai fini degli articoli 48 e 49 del regolamento (UE) 2018/858.

Articolo 7

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal [ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*]. Tuttavia l'articolo 3 si applica a decorrere dal... [data di recepimento di cui alla proposta di modifica della direttiva 92/6/CEE].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

1.	CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA	3
1.1.	Titolo della proposta/iniziativa	3
1.2.	Settore/settori interessati	3
1.3.	Obiettivi	3
1.3.1.	Obiettivi generali.....	3
1.3.2.	Obiettivi specifici	3
1.3.3.	Risultati e incidenza previsti	3
1.3.4.	Indicatori di prestazione	3
1.4.	La proposta/iniziativa riguarda:	4
1.5.	Motivazione della proposta/iniziativa	4
1.5.1.	Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa.....	4
1.5.2.	Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.	4
1.5.3.	Insegnamenti tratti da esperienze analoghe.....	4
1.5.4.	Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti	5
1.5.5.	Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione	5
1.6.	Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria	6
1.7.	Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti.....	6
2.	MISURE DI GESTIONE	8
2.1.	Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni	8
2.2.	Sistema o sistemi di gestione e di controllo	8
2.2.1.	Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti.....	8
2.2.2.	Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli	8
2.2.3.	Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura).....	8
2.3.	Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità.....	9
3.	INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA.....	10

3.1.	Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate.....	10
3.2.	Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti.....	12
3.2.1.	Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi.....	12
3.2.1.1.	Stanziamenti dal bilancio votato.....	12
3.2.1.2.	Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne.....	17
3.2.2.	Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi.....	22
3.2.3.	Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi.....	24
3.2.3.1.	Stanziamenti dal bilancio votato.....	24
3.2.3.2.	Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne.....	24
3.2.3.3.	Totale degli stanziamenti.....	24
3.2.4.	Fabbisogno previsto di risorse umane.....	25
3.2.4.1.	Finanziamento a titolo del bilancio votato.....	25
3.2.4.2.	Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne.....	26
3.2.4.3.	Fabbisogno totale di risorse umane.....	26
3.2.5.	Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali.....	28
3.2.6.	Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale.....	28
3.2.7.	Partecipazione di terzi al finanziamento.....	28
3.3.	Incidenza prevista sulle entrate.....	29
4.	DIMENSIONI DIGITALI.....	29
4.1.	Prescrizioni di rilevanza digitale.....	30
4.2.	Dati.....	30
4.3.	Soluzioni digitali.....	31
4.4.	Valutazione dell'interoperabilità.....	31
4.5.	Misure a sostegno dell'attuazione digitale.....	32

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

--

1.2. Settore/settori interessati

--

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

--

1.3.2. Obiettivi specifici

<u>Obiettivo specifico n.</u>

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

--

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

--

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione;
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁵²;
- la proroga di un'azione esistente;
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa

--

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una

⁵² A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

Motivi dell'azione a livello di UE (ex ante)

Valore aggiunto dell'UE previsto (ex post)

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

--

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti

--

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

--

1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria

Durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA;
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento.

Durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti

Gestione diretta a opera della Commissione:

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione;
- a opera delle agenzie esecutive.

Gestione concorrente con gli Stati membri.

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla Banca europea per gli investimenti e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico, nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi o persone incaricati di attuare azioni specifiche della politica estera e di sicurezza comune a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea e indicati nel pertinente atto di base;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro o di diritto dell'Unione stabiliti in uno Stato membro e idonei ad essere incaricati, conformemente alla normativa settoriale, dell'esecuzione di fondi dell'Unione o delle garanzie di bilancio, nella misura in cui tali organismi sono controllati da organismi di diritto pubblico o da organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico e sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie, sotto forma di responsabilità in solido da parte degli organismi di controllo o di garanzie finanziarie equivalenti, che possono essere limitate, per ciascuna azione, all'importo massimo del sostegno dell'Unione.

Osservazioni

--

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

--

2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

--

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

--

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

--

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

--

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ⁵³	di paesi EFTA ⁵⁴	di paesi candidati e potenziali candidati ⁵⁵	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non n diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

⁵³ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁵⁴ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁵⁵ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito.

3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero					
DG: <.....>		Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
		2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi						
Linea di bilancio	Impegni	(1a)				0,000
	Pagamenti	(2a)				0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)				0,000
	Pagamenti	(2b)				0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici						
Linea di bilancio		(3)				0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>		Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
		2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi						
Linea di bilancio	Impegni	(1a)				0,000
	Pagamenti	(2a)				0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)				0,000

	Pagamenti	(2b)						0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
Linea di bilancio		(3)						0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <....> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	
---	--------	--

DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000

	Pagamenti	(2b)						0,000
Stanziamanti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
Linea di bilancio		(3)						0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
Stanziamanti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamanti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <...>		Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
del quadro finanziario pluriennale		Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per le rubriche da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale		7	"Spese amministrative"				
DG: <.....>			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• Risorse umane			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <.....>		Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• Risorse umane			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALE DG <.....>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	
---	--------	--

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
Stanziamenti operativi						
Linea di bilancio	Impegni	(1a)				0,000
	Pagamenti	(2a)				0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)				0,000
	Pagamenti	(2b)				0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici						
Linea di bilancio		(3)				0,000
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

per la DG <.....>		Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
Stanziamenti operativi								
Linea di bilancio	Impegni	(1a)						0,000
	Pagamenti	(2a)						0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)						0,000
	Pagamenti	(2b)						0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
Linea di bilancio		(3)						0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <....> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica del quadro finanziario pluriennale		Numero						

DG: <.....>	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP
	2024	2025	2026	2027	

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <....> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per le rubriche da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

DG: <.....>	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <.....>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
• Risorse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <.....>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi (da non compilarsi per le agenzie decentrate)

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati			Anno 2024		Anno 2025		Anno 2026		Anno 2027		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. sezione 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	↓	Tipo ⁵⁶	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale

⁵⁶ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁵⁷ ...																
- Risultato																
- Risultato																
- Risultato																
Totale parziale obiettivo specifico 1																
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																
- Risultato																
Totale parziale obiettivo specifico 2																
TOTALE																

⁵⁷ Come descritto nella sezione 1.3.2. "Obiettivi specifici".

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito.

3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato

STANZIAMENTI VOTATI	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Totale degli stanziamenti

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito.

3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno (ETP)

STANZIAMENTI VOTATI		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegazioni UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)		0	0	0	0
• Personale esterno (in ETP)					
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo [XX.01.YY.YY]	- in sede	0	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 7		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - esclusa la rubrica 7		0	0	0	0
TOTALE		0	0	0	0

3.2.4.2. Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegazioni UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)		0	0	0	0
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno)					

20 02 01 (AC, END della dotazione globale)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo [XX.01.YY.YY]	- in sede	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 7	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - esclusa la rubrica 7	0	0	0	0
TOTALE	0	0	0	0

3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno	Anno	Anno	Anno
	2024	2025	2026	2027
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)				
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegazioni UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	0	0	0	0
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno)				
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo [XX.01.YY.YY]	- in sede	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 7	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - esclusa la rubrica 7	0	0	0	0
TOTALE	0	0	0	0

Personale necessario per l'attuazione della proposta (in ETP):

	Da coprire con il personale attualmente disponibile presso i servizi della Commissione	Personale supplementare eccezionale*		
		Da finanziare a titolo della rubrica 7 o della ricerca	Da finanziare a titolo della linea BA	Da finanziare mediante diritti
Posti della tabella dell'organico			N/D	

Personale esterno (AC, END, INT)				
-------------------------------------	--	--	--	--

Descrizione dei compiti da svolgere da parte di:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

3.2.5. *Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali*

Compulsory: the best estimate of the digital technology-related investments entailed by the proposal/initiative should be included in the table below.

Exceptionally, when required for the implementation of the proposal/initiative, the appropriations under Heading 7 should be presented in the designated line.

The appropriations under Headings 1-6 should be reflected as “Policy IT expenditure on operational programmes”. This expenditure refers to the operational budget to be used to re-use/ buy/ develop IT platforms/ tools directly linked to the implementation of the initiative and their associated investments (e.g. licences, studies, data storage etc). The information provided in this table should be consistent with details presented under Section 4 “Digital dimensions”.

TOTALE stanziamenti per fini digitali e informatici	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
RUBRICA 7					
Spese informatiche (istituzionali)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).
- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.
- comporta una revisione del QFP.

3.2.7. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da parte di terzi.
- prevede il cofinanziamento da parte di terzi indicato di seguito:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento					
TOTALE stanziamenti cofinanziati					

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie.
 - su altre entrate.
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁵⁸			
		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
Articolo					

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la linea o le linee di spesa interessate.

--

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

--

4. DIMENSIONI DIGITALI

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

Riferimento alla prescrizione	Descrizione della prescrizione	Soggetti interessati dalla prescrizione	Processi di alto livello	Categorie
Articolo 2, punto 1)	Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati,	Commissione europea Autorità	Scambio di dati	Dati

⁵⁸ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.

	conformemente all'articolo 82, che modificchino e integrino il presente regolamento per stabilire le prescrizioni tecniche per i veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) per quanto riguarda la loro interfaccia hardware e di comunicazione con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.	nazionali Operatori economici		
Articolo 4, punto 1)	La Commissione adotta misure, se necessario in cooperazione con gli Stati membri, volte a garantire che i dati OBM e OBFCM siano ricevuti, trattati e conservati in modo efficace e armonizzato.	Commissione europea Autorità nazionali Operatori economici	Scambio di dati	Dati
Articolo 4, punto 2)	I metodi, le misure, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, nonché la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi.	Commissione europea Autorità nazionali Operatori economici		Dati

4.2. Dati

Tipo di dati	Riferimento alle prescrizioni	Norma e/o specifica (se del caso)
Dati relativi alla comunicazione dei veicoli esclusivamente	Articolo 2	La Commissione adotta misure che stabiliscono le specifiche

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		tecniche.
Dati OBM e OBFCM	Articolo 4	La Commissione adotta misure che stabiliscono le specifiche tecniche.

Allineamento con la strategia europea per i dati

Spiegazione del modo in cui le prescrizioni sono allineate alla strategia europea per i dati

La Commissione adotta misure che stabiliscono l'allineamento alla strategia europea per i dati.

Allineamento con il principio "una tantum"

Spiegazione del modo in cui è stato preso in considerazione il principio "una tantum" e di come è stata esplorata la possibilità di riutilizzare i dati esistenti

Il principio "una tantum" sarà preso in considerazione negli atti delegati.

Spiegazione del modo in cui i dati di nuova creazione possano essere reperiti, siano accessibili, interoperabili e riutilizzabili e soddisfino standard di elevata qualità

Tutti i dettagli saranno descritti nei futuri atti delegati.

Flussi di dati

Descrizione ad alto livello dei flussi di dati

Tipo di dati	Riferimenti alle prescrizioni	Chi fornisce i dati	Chi riceve i dati	Motivo dello scambio di dati	Frequenza (se del caso)
Dati relativi alla comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete	Articolo 2	Costruttori dei veicoli Gestori di rete Altri operatori economici	Costruttori dei veicoli Gestori di rete Altri operatori economici	//	//

elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale					
Dati OBM e OBFCM	Articolo 4	Costruttori dei veicoli	Commissione europea Stati membri	//	//

4.3. Soluzioni digitali

Soluzioni digitali	Riferimenti alle prescrizioni	Principali funzionalità prescritte	Organismo responsabile	Come si provvede all'accessibilità?	Come viene presa in considerazione l'esigenza della riutilizzabilità?	Uso di tecnologie di IA (se del caso)
Infrastruttura di dati OBM/OBFCM armonizzata a livello dell'UE	Articolo 4	La Commissione adotta misure che stabiliscono le funzionalità.	Commissione europea	Le prescrizioni in materia di accessibilità saranno prese in considerazione e nelle misure.	Le prescrizioni in materia di riutilizzabilità saranno prese in considerazione nelle misure.	//

Soluzione digitale n. 1

Politica digitale e/o settoriale (se applicabili)	Spiegazione sull'allineamento della soluzione alla politica in questione
<i>Regolamento sull'IA</i>	//
<i>Quadro dell'UE in materia di cibersicurezza</i>	È preso in considerazione nelle misure.
<i>eIDAS</i>	È preso in considerazione nelle misure.
<i>Sportello digitale unico e IMI</i>	Sono presi in considerazione nelle misure.
<i>Altro</i>	//

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

Servizio pubblico digitale o categoria di servizi pubblici digitali	Descrizione	Riferimenti alle prescrizioni	Soluzioni per un'Europa interoperabile (NON APPLICABILE)	Altre soluzioni di interoperabilità
Monitoraggio razionalizzato delle prestazioni in condizioni reali dei veicoli ai sensi della norma Euro 7	Monitoraggio razionalizzato delle prestazioni in condizioni reali dei veicoli ai sensi della norma Euro 7	Articolo 4	//	

Servizio pubblico digitale n. 1

Valutazione	Misure	Possibili ostacoli residui (se del caso)
Allineamento con le politiche digitali e settoriali in vigore		•
Misure organizzative per un'agevole prestazione dei servizi pubblici digitali transfrontalieri	• Sono stabilite nelle misure.	•
Misure per assicurare un'interpretazione univoca dei dati	• Sono stabilite nelle misure.	•
Uso di norme e specifiche tecniche aperte concordate	• Sono stabilite nelle misure.	•

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

Descrizione della	Riferimenti alle	Ruolo della	Chi deve	Calendario
-------------------	------------------	-------------	----------	------------

misura	prescrizioni	Commissione (se del caso)	essere coinvolto (se del caso)	previsto (se del caso)
La Commissione adotta misure che stabiliscono le specifiche tecniche comuni.	Articolo 2 Articolo 4	La Commissione adotta tali atti.	Stati membri Operatori economici	//