

Bruxelles, 24 aprile 2025
(OR. en)

8255/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0097(COD)**

**TRANS 144
CODEC 471
ENV 274
MI 245**

PROPOSTA

| | |
|----------------|---|
| Origine: | Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice |
| Data: | 24 aprile 2025 |
| Destinatario: | Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea |
| n. doc. Comm.: | COM(2025) 180 final |
| Oggetto: | Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione |

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 180 final.

All.: COM(2025) 180 final



Bruxelles, 24.4.2025
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Roadworthiness package

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente relazione accompagna la proposta di revisione di due direttive:

- (1) la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹;
- (2) la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione².

Il trasporto su strada svolge un ruolo fondamentale nel collegare le imprese e i consumatori in tutta l'UE, facilitando gli scambi e sostenendo la crescita economica e l'occupazione. Tuttavia è anche fonte di alcuni problemi, quali gli incidenti stradali e l'inquinamento atmosferico.

Gli incidenti stradali sono una delle conseguenze più devastanti del trasporto su strada, con costi significativi per la società. Le cause principali degli incidenti stradali sono l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, la guida distratta e vari errori del conducente (come ad esempio l'errata valutazione di una situazione o la guida in presenza di stanchezza). Tra le altre cause figurano lo stato o la progettazione scadente delle infrastrutture (come nel caso di superfici scivolose, marcature inadeguate e manutenzione carente) e i difetti dei veicoli. In ragione delle norme in materia di omologazione dell'UE e di un sistema ben sviluppato di controlli tecnici durante il ciclo di vita di un veicolo, i difetti del veicolo sono causa soltanto di un'esigua percentuale di incidenti stradali nell'UE. Tuttavia ciò significa anche che si verificano ancora incidenti evitabili causati da difetti dei veicoli. L'approccio del "sistema sicuro" richiede un'azione su tutti questi fronti, riconoscendo che le diverse parti dell'intero sistema, compresi gli utenti, i veicoli, le infrastrutture e la risposta alle emergenze, uniscono le forze agendo come un tutt'uno³.

Le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada sono la principale fonte di ossidi di azoto (NO_x), responsabili del 35,5 % delle emissioni nel 2021, e rappresentano una quota significativa delle emissioni di particolato (PM) (8,1 % delle emissioni di PM_{2,5} e 9,5 % delle emissioni di PM₁₀)⁴. In particolare nelle città, si prevede che tali percentuali siano ancora più elevate e comportino un'elevata esposizione a tali inquinanti dovuta al trasporto su strada. Si stima che nel 2018 siano stati attribuiti alle emissioni del trasporto su strada fino a 70 000 decessi prematuri nell'UE⁵. Al fine di ridurre tali emissioni, le norme rivedute sulla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa sono state stabilite nella direttiva

¹ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/2023-05-20>).

² Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/2022-09-27>).

³ Commissione europea (2020), direzione generale della Mobilità e dei trasporti, *Next steps towards "Vision Zero" – EU road safety policy framework 2021-2030*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁴ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2022](https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271) | Pagina iniziale del sito web dell'Agenzia europea dell'ambiente; Agenzia europea dell'ambiente (AEA) (2024), *Air Pollution in Europe; 2024 reporting status*, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

⁵ SWD(2022) 359 final: valutazione d'impatto che accompagna la proposta Euro 7: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_it.

(UE) 2024/2881⁶. La direttiva mira a mettere l'UE sulla strada verso l'azzeramento dell'inquinamento atmosferico al più tardi entro il 2050, allineando maggiormente le norme in materia di qualità dell'aria agli orientamenti dell'Organizzazione mondiale della sanità, che richiedono misure più rigorose per ridurre le emissioni alla fonte.

La presente iniziativa si basa sul pacchetto sui controlli tecnici del 2014, composto dalle tre direttive seguenti.

- La **direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici** prevede che i veicoli adibiti al trasporto su strada siano sottoposti a controlli periodici per garantire la conformità rispetto a una serie di requisiti minimi. Si applica a tutte le autovetture, a tutti i furgoni, gli autocarri, gli autobus, i rimorchi pesanti, i trattori più veloci e, dal gennaio 2022, ai veicoli di più grandi dimensioni a due e tre ruote e ai quadricicli;
- la **direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada** integra la direttiva 2014/45/UE imponendo agli Stati membri di effettuare controlli su strada dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di passeggeri e merci e dei loro rimorchi;
- la **direttiva 2014/46/UE⁷ relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli** prevede la registrazione elettronica dei dati di tutti i veicoli immatricolati in ciascuno Stato membro e procedure armonizzate per sospendere l'immatricolazione di un veicolo.

Il pacchetto sui controlli tecnici del 2014 integra i requisiti di sicurezza e ambientali che i veicoli devono soddisfare per poter circolare sulle strade dell'UE, ossia quelli stabiliti dai rispettivi regolamenti di omologazione dell'UE⁸ per i veicoli a motore. Tali regolamenti stabiliscono inoltre i requisiti in materia di vigilanza del mercato per i veicoli a motore. Tuttavia l'obiettivo del pacchetto sui controlli tecnici è diverso. Mentre le disposizioni in materia di vigilanza del mercato mirano a garantire che i veicoli continuino a soddisfare i requisiti di omologazione al momento dell'immissione sul mercato e per un periodo limitato⁹ dopo tale immissione e si concentrino sulle responsabilità del costruttore, il pacchetto sui controlli tecnici mira a garantire che i proprietari continuino a rispettare norme minime per tutta la durata di vita di un veicolo. Inoltre, mentre la vigilanza del mercato richiede di sottoporre a controllo un numero limitato di veicoli per ciascun modello, i controlli tecnici periodici si applicano a quasi tutti i veicoli immatricolati. Di conseguenza il pacchetto sui controlli tecnici integra la legislazione in materia di vigilanza del mercato nel garantire la sicurezza stradale e le prestazioni ambientali dei veicoli durante il loro ciclo di vita.

Oltre al pacchetto sui controlli tecnici del 2014 e alle altre normative correlate dell'UE adottate a partire da allora, la tecnologia dei veicoli ha registrato diversi miglioramenti, tra cui i sistemi di sicurezza attiva e i sistemi intelligenti di assistenza alla guida nei veicoli nuovi. Tuttavia, nonostante tali progressi, sulle strade dell'UE continuano a circolare veicoli non sicuri che provocano gli incidenti, tanto come causa principale quanto come fattore che vi contribuisce. Alcuni veicoli non sicuri, ossia i veicoli con carenze gravi o pericolose, sono

⁶ Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁷ Direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

⁸ Cfr. ad esempio <https://eur-lex.europa.eu/IT/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁹ Attualmente 5 anni e 100 000 km, da prorogare a norma del regolamento (UE) 2024/1257 (Euro 7).

individuati in occasione dei controlli tecnici periodici o dei controlli su strada. Altri non possono essere individuati perché i controlli tecnici periodici o i controlli su strada non sono in grado di individuarli o perché tali veicoli non sono sottoposti a controlli. In questa casistica rientrano anche i veicoli con caratteristiche di sicurezza manomesse e i veicoli con carichi impropriamente fissati.

Un altro problema è dato dai controlli insufficienti sulle emissioni di inquinanti atmosferici e sulle emissioni acustiche dei veicoli. Alcune delle prove utilizzate attualmente nei controlli tecnici periodici non sono più sufficientemente sensibili da individuare i guasti che generano emissioni nei veicoli moderni e le attuali procedure di controllo non sono idonee a conseguire gli obiettivi strategici dell'UE in materia di inquinamento atmosferico e acustico. La misurazione dei valori relativi alle emissioni di NO_x o al numero di particelle (PN) per le autovetture nuove non è ancora contemplata dal pacchetto sui controlli tecnici attualmente in vigore e non esistono al momento norme dell'UE in materia di controlli volti ad accertare se i veicoli presentano sistemi di post-trattamento degli NO_x o filtri antiparticolato manomesse o difettosi. Date tali carenze, il contributo del pacchetto sui controlli tecnici alla riduzione del numero di veicoli ad alte emissioni è diventato meno efficace.

Inoltre le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE non sono efficaci nel contribuire all'applicazione delle norme in materia di traffico transfrontaliero e commercio di veicoli nell'UE.

Sebbene tali direttive siano state leggermente modificate mediante atti delegati¹⁰ per allinearle alle categorie di veicoli aggiornate nella legislazione in materia di omologazione¹¹ e per introdurre le prove eCall¹² nei controlli tecnici periodici, le norme principali sono rimaste invariate dal 2014. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹³ ha chiesto adeguamenti del quadro legislativo in materia di controlli tecnici al fine di garantire la conformità di un veicolo alle norme in materia di emissioni e sicurezza durante il suo ciclo di vita, contribuendo in tal modo al quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030¹⁴ e sostenendo gli obiettivi del Green Deal europeo.

La presente iniziativa mira a migliorare ulteriormente la sicurezza stradale nell'UE, contribuendo alla mobilità sostenibile e facilitando la libera circolazione di persone e merci nell'UE. Gli obiettivi volti a sbloccare il pieno potenziale del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, sono descritti di seguito.

¹⁰ Direttiva delegata (UE) 2021/1717 della Commissione, del 9 luglio 2021, che modifica la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'aggiornamento di determinate designazioni delle categorie di veicoli e l'aggiunta di eCall all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, ai motivi dell'esito negativo e alla valutazione delle carenze di cui agli allegati I e III di tale direttiva (GU L 342 del 27.9.2021, pag. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) e direttiva delegata (UE) 2021/1716 della Commissione, del 29 giugno 2021, che modifica la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le modifiche delle designazioni delle categorie di veicoli derivanti da modifiche della legislazione in materia di omologazione (GU L 342 del 27.9.2021, pag. 45 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio.

¹² Regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

¹³ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_3&format=PDF).

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_3&format=PDF.

- (1) **Garantire la coerenza, l'obiettività e la qualità dei controlli tecnici dei veicoli di oggi e di domani.** In particolare, occorre garantire il controllo dei veicoli elettrici e della sicurezza elettronica, compresi i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS), prima che la maggior parte dei veicoli nuovi dotati di tali sistemi debba essere sottoposta al suo primo controllo tecnico periodico. Per far fronte all'incapacità dei controlli attuali delle emissioni di individuare i veicoli ad alte emissioni, è necessario integrare nei controlli tecnici periodici e nei controlli su strada metodi di controllo di recente sviluppo.
- (2) **Ridurre in modo significativo le manomissioni e migliorare l'individuazione dei veicoli difettosi** che presentano un sistema di controllo delle emissioni difettoso o manomesso, nonché contachilometri manomessi. Questo obiettivo può essere raggiunto: i) migliorando i controlli delle emissioni (inquinamento atmosferico e acustico); ii) fornendo strumenti migliori per individuare le modifiche delle caratteristiche di sicurezza, in particolare il software del veicolo; e iii) rendendo le ispezioni più frequenti e mirate. Attualmente alcuni veicoli difettosi non sono sottoposti a controlli sufficienti o non sono affatto sottoposti a controlli, il che consente che tali carenze passino inosservate.
- (3) **Migliorare l'archiviazione elettronica e lo scambio di dati pertinenti relativi all'identificazione e allo stato dei veicoli**, al fine di affrontare il problema della disponibilità insufficiente di dati e facilitare il riconoscimento reciproco da parte delle autorità di contrasto. Dati più accurati sullo stato del veicolo (come il chilometraggio) e uno scambio di informazioni efficiente ed efficace tra gli Stati membri contribuiranno inoltre a individuare i veicoli con contachilometri manomessi.

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

La proposta di revisione del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, è coerente con gli obiettivi fissati nel **quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale**¹⁵ e contribuirà a conseguire l'obiettivo di ridurre del 50 % i morti e i feriti gravi entro il 2030. La revisione proposta garantirà inoltre l'allineamento con il pacchetto sulla sicurezza stradale del 2023, ossia le proposte di modifica della **direttiva concernente la patente di guida** e della **direttiva intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale**¹⁶. La presente proposta stabilisce le norme in materia di documenti di immatricolazione dei veicoli, di possibile futura digitalizzazione dei documenti e di scambio di informazioni relative ai veicoli tra gli Stati membri ai fini di applicazione delle norme.

La revisione è inoltre coerente con gli obiettivi strategici dell'UE in materia di aria pulita, compresi quelli di cui alla **direttiva sulla qualità dell'aria ambiente**¹⁷ e alla **direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni**¹⁸, che impongono agli Stati membri di

¹⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ COM(2023) 127 e COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_it.

¹⁷ Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹⁸ Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

adottare misure volte a ridurre gli inquinanti atmosferici nell'atmosfera in linea con gli obiettivi del piano d'azione per l'inquinamento zero¹⁹.

I controlli tecnici si basano in larga misura sui **regolamenti di omologazione**²⁰. La presente proposta è in linea con i requisiti ambientali e in materia di sicurezza stabiliti in tali norme e comprende misure volte a garantire che i proprietari continuino a rispettare norme minime per tutta la durata di vita del veicolo. È coerente con il **regolamento sulla sicurezza generale**²¹ e con i suoi predecessori, nonché con le norme Euro in materia di emissioni, e garantirà che le nuove apparecchiature introdotte conformi a tali regolamenti funzionino come previsto e, di conseguenza, producano i benefici attesi. La presente proposta garantisce l'allineamento tra le prove dei controlli tecnici periodici e dei controlli su strada ed il processo di omologazione, compreso l'uso di controlli tecnici elettronici. L'uso del telerilevamento nel contesto dei controlli su strada di tutti i veicoli è particolarmente importante per la vigilanza del mercato, in quanto consente di controllare gran parte del parco veicoli. Fornisce approfondimenti preziosi in merito a questioni ricorrenti in relazione a tecnologie/soluzioni specifiche utilizzate nell'ambito di sistemi di controllo delle emissioni, modelli di veicoli, anni modello, ecc. Vi sono altresì sinergie previste con il nuovo **regolamento Euro 7**²², compreso l'uso di funzioni di monitoraggio a bordo per contribuire a valutare le emissioni di NO_x durante i controlli tecnici periodici e i controlli su strada.

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

La revisione del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, è coerente con il **regolamento sullo sportello digitale unico**²³ agevolando l'accesso online alle informazioni relative ai veicoli, alle procedure amministrative pertinenti e ai servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi. Contribuisce inoltre agli obiettivi della **strategia europea per i dati**²⁴ per lo sviluppo di spazi europei di dati per le pubbliche amministrazioni che possano sostenere l'applicazione della legislazione, compresa quella in materia di sicurezza stradale e ambiente. Le norme in materia di protezione dei dati personali

¹⁹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_it.

²⁰ Ad esempio, il regolamento (UE) 2018/858 per la maggior parte dei veicoli passeggeri e merci e i loro rimorchi, il regolamento (UE) n. 167/2013 per i trattori e il regolamento (UE) n. 168/2013 per i veicoli a due e tre ruote e i quadricicli.

²¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

²² 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) (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

²³ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

²⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i dati (COM(2020) 66 final).

si applicano anche allo scambio di informazioni sulle carte di circolazione e sui certificati di revisione dei veicoli, nonché sui relativi dati di immatricolazione dei veicoli, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 (regolamento generale sulla protezione dei dati)²⁵.

La Commissione sta inoltre lavorando a un'iniziativa per un **accesso** equo e non discriminatorio **ai dati di bordo dei veicoli**, che è fondamentale affinché i centri di controllo tecnico possano svolgere i loro compiti quotidiani. Tale iniziativa integrerà il **regolamento sui dati**²⁶ con orientamenti, eventualmente seguiti da una proposta legislativa, sull'accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli²⁷, che sono essenziali per fornire servizi dipendenti dai dati nel settore automobilistico. Standardizzerà le serie di dati pertinenti e garantirà un accesso efficace, non discriminatorio e sicuro per i servizi post-vendita e di mobilità. Una serie di fornitori di servizi automobilistici, tra cui società e autorità per la riparazione e il controllo di veicoli, hanno chiesto una proposta ambiziosa da parte della Commissione per garantire parità di condizioni e un accesso senza ostacoli ai dati di bordo pertinenti²⁸. La revisione della direttiva 2014/45/UE (e del relativo atto di esecuzione sulle informazioni tecniche necessarie per i controlli tecnici²⁹) stabilirà disposizioni specifiche che agevoleranno l'accesso ai dati richiesti per i controlli tecnici.

Infine la **decisione dell'UE sul programma strategico per il decennio digitale 2030**³⁰ stabilisce che il Parlamento europeo, il Consiglio, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero cooperare per conseguire gli obiettivi digitali nell'UE entro il 2030. In tale contesto figura un obiettivo per la digitalizzazione dei servizi pubblici: il 100 % dei servizi pubblici fondamentali dovrebbe essere disponibile online e, se del caso, i cittadini e le imprese nell'UE dovrebbero essere in grado di interagire con le pubbliche amministrazioni online.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)³¹. L'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE stabilisce che l'UE ha competenza nel settore dei trasporti per stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale.

²⁵ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

²⁶ Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2023, riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (GU L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

²⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0095>.

²⁸ Cfr. ad esempio la lettera aperta del CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

³⁰ Decisione (UE) 2022/2481 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, che istituisce il programma strategico per il decennio digitale 2030 (GU L 323 del 19.12.2022, pag. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

³¹ GU C 115 del 9.5.2008, pag. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'UE ha già competenza in materia di controlli tecnici, in virtù delle attuali direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE. Diverse misure sono state introdotte a livello di UE dal 1977, anno in cui la direttiva 77/143/CEE³² ha introdotto l'obbligo di sottoporre i veicoli a motore a controlli tecnici periodici. L'ultima modifica in questo settore è stata apportata dall'adozione del pacchetto sui controlli tecnici nel 2014. Le nuove norme che la presente proposta intende introdurre rimangono nell'ambito delle competenze conferite all'UE a norma dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE e, dato il loro collegamento con il quadro già esistente in materia di controlli tecnici, possono essere realizzate in modo adeguato solo a livello di Unione.

Dato che il trasporto su strada e l'industria automobilistica sono settori che operano a livello internazionale, è molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello nazionale. Sebbene le prassi nazionali differiscano storicamente, un livello minimo di armonizzazione nei controlli dei veicoli e nelle soluzioni concordate per lo scambio di dati sui veicoli tra gli Stati membri è più efficace di molteplici soluzioni nazionali non coordinate. Con l'applicazione di norme comuni volte a sottoporre a controllo le moderne tecnologie dei veicoli (veicoli elettrici, ADAS e le più recenti attrezzature di controllo delle emissioni), gli Stati membri trarranno beneficio da economie di scala e i costruttori di attrezzature per i controlli potranno operare in un mercato più omogeneo. Il funzionamento del mercato unico sarà migliorato anche in considerazione del fatto che i veicoli saranno sottoposti a controlli analoghi in condizioni analoghe e gli operatori dei trasporti dovranno sostenere costi simili e dovranno soddisfare requisiti minimi simili.

Le autorità nazionali e gli esperti del settore concordano ampiamente sul fatto che le direttive vigenti non sono più allineate ai più recenti sviluppi normativi e tecnologici in materia di sicurezza dei veicoli e di controllo delle emissioni. In assenza di un'azione a livello di UE, gli Stati membri continuerebbero a effettuare controlli periodici e su strada. Tuttavia è molto improbabile che i metodi di controllo e la portata dei controlli richiesti dalla legislazione dell'UE (ad esempio in relazione a freni, sospensioni, sistemi elettronici di sicurezza e apparecchiature per la riduzione delle emissioni) siano applicati in modo armonizzato o coordinato. Gli Stati membri applicherebbero diverse soluzioni frammentarie, il che porterebbe a differenze ancora maggiori nelle prestazioni in materia di sicurezza e ambientali dei veicoli rispetto a quanto si registra oggi. Ciò rischierebbe di falsare il mercato unico e di creare ulteriori ostacoli alla libera circolazione. L'iniziativa affronta pertanto esigenze in materia di sicurezza e di protezione ambientale di "rilevanza per l'Unione".

- **Proporzionalità**

In linea con il principio di proporzionalità di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea, le misure contenute nella presente proposta si limitano a quanto necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi dei trattati: migliorare la sicurezza stradale, contribuire alla mobilità sostenibile e agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'UE.

In generale, l'ambito di applicazione della proposta si limita a quanto può essere conseguito al meglio a livello di UE per armonizzare i metodi di controllo e l'ambito di applicazione. Ad esempio, i veicoli utilizzati principalmente a livello locale, quali i ciclomotori e i trattori, non sono oggetto della proposta.

³² Direttiva 77/143/CEE del Consiglio, del 29 dicembre 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 47 del 18.2.1977, pag. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

Per quanto riguarda la scelta dello strumento per l'azione dell'UE, la revisione delle direttive esistenti 2014/45/UE e 2014/47/UE è considerata la soluzione più appropriata. Ciò consente di conseguire gli obiettivi di un'armonizzazione graduale in questo settore, lasciando agli Stati membri un margine di manovra sufficiente per attuare le modifiche in modo adeguato al loro specifico contesto nazionale, continuando ad applicare disposizioni nazionali consolidate in materia di controlli tecnici. Questa scelta, utilizzando requisiti minimi anziché un approccio unico per tutte le circostanze, consentirà inoltre all'industria di sviluppare le soluzioni tecniche più efficienti necessarie in questo settore in continua evoluzione.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Al fine di garantire una redazione giuridica chiara e coerente, la soluzione giuridica più adatta è una revisione della direttiva 2014/45/UE e della direttiva 2014/47/UE, modificando entrambe in un'unica proposta di direttiva.

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**

Nel 2023 la Commissione ha condotto una valutazione del pacchetto sui controlli tecnici del 2014, valutandone la pertinenza, il valore aggiunto dell'UE, la coerenza, l'efficacia e l'efficienza. Tale valutazione ha consentito di concludere che il pacchetto sui controlli tecnici è riuscito in parte a conseguire i suoi obiettivi contribuendo a una maggiore sicurezza stradale e a ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada. Tuttavia i veicoli difettosi possono ancora non essere sempre individuati, in quanto talune categorie di veicoli non sono soggette a controlli tecnici periodici o controlli su strada in alcuni Stati membri oppure la frequenza o la portata di tali controlli non sono adeguate al rischio più elevato per la sicurezza e l'ambiente. Le carenze individuate nel pacchetto sui controlli tecnici attuale, in particolare nelle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, richiedono un adeguamento delle direttive affinché rispondano non soltanto alle esigenze attuali ma anche alle sfide future.

Le conclusioni della valutazione sono descritte di seguito.

- (1) Il pacchetto sui controlli tecnici non è adattato alle tecnologie più recenti, quali i sistemi avanzati di assistenza alla guida e le caratteristiche di sicurezza elettroniche. Manca di protocolli di controllo specifici che garantiscano la conformità e la manutenzione dei veicoli elettrici e ibridi, compresi gli aggiornamenti del software. I controlli tecnici dovrebbero essere aggiornati per acquisire in modo efficiente dati importanti relativi alla sicurezza e per monitorare sensori e funzionalità nuovi;
- (2) per quanto riguarda le emissioni, alcune prove e attrezzature per i controlli tecnici periodici devono essere adattate in quanto non sono più in grado di rilevare guasti concernenti le emissioni nei più recenti veicoli con motore a combustione interna. La misurazione dell'opacità è obsoleta in quanto non è in grado di rilevare i veicoli diesel con filtri antiparticolato difettosi o con un catalizzatore manomesso, che comportano elevate emissioni di particelle e NO_x. La misurazione di PN e NO_x dovrebbe invece essere utilizzata per verificare che i veicoli diesel e a benzina più recenti non presentino difetti e manomissioni dei sistemi di controllo delle emissioni;
- (3) il quadro attuale per lo scambio di informazioni sui risultati dei controlli tra gli Stati membri non è efficace. Sebbene la legislazione menzioni come possibilità lo scambio elettronico di dati tra le autorità degli Stati membri, non tutti la attuano. Anche se

l'armonizzazione dei documenti di immatricolazione dei veicoli ha reso più facile per le persone immatricolare veicoli di altri Stati membri e del SEE, esiste un margine per migliorare il processo di scambio dei dati e di digitalizzazione. La reimmatricolazione può ancora essere un processo farraginoso e vi è margine per migliorare il riconoscimento reciproco dei controlli tecnici periodici tra gli Stati membri;

- (4) il pacchetto sui controlli tecnici dovrebbe sfruttare meglio i vantaggi dello scambio di dati digitali e armonizzare maggiormente i documenti dei veicoli al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi. Inoltre i documenti di immatricolazione digitali dei veicoli potrebbero facilitare ulteriormente la digitalizzazione dei processi di immatricolazione dei veicoli e di conservazione dei dati e contribuire a ridurre i costi.

La coerenza tra il pacchetto sui controlli tecnici, in particolare le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, e i pertinenti strumenti dell'UE potrebbe essere migliorata standardizzando i dati dei veicoli rilevanti per la sicurezza e le relative responsabilità dei costruttori durante il ciclo di vita del veicolo. Chiarire le responsabilità e imporre la messa a disposizione di determinate informazioni per i controlli tecnici periodici in tutti gli Stati membri potrebbe ridurre l'incertezza e il tempo impiegato nella ricerca delle informazioni, una circostanza questa che potrebbe migliorare l'accuratezza e l'efficienza complessive dei controlli. Il pacchetto sui controlli tecnici, in particolare le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, dovrebbe inoltre essere maggiormente allineato al regolamento sulla sicurezza generale e al regolamento Euro 7.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni hanno avuto due obiettivi. Il primo consisteva nel valutare i risultati del pacchetto sui controlli tecnici rispetto ai cinque criteri di valutazione, nell'individuare eventuali problemi presenti nel quadro giuridico esistente e, su tale base, nel trarre conclusioni per azioni future. Il secondo obiettivo era quello di collaborare con i portatori di interessi per convalidare la comprensione delle questioni in esame da parte della Commissione, redigere un elenco di possibili misure politiche e valutarne il probabile impatto sulle varie categorie di portatori di interessi.

Le consultazioni hanno inoltre raccolto dati sui costi e sui benefici previsti delle misure strategiche in esame. Hanno contribuito a individuare le lacune presenti nella logica d'intervento o gli aspetti che richiedono una maggiore attenzione. Le attività di consultazione sono consistite in consultazioni pubbliche (attraverso una valutazione d'impatto iniziale e una consultazione pubblica aperta pubblicata sul sito web della Commissione "Di' la tua") e in consultazioni mirate, comprese indagini e colloqui. Le attività di consultazione mirate sono state svolte durante l'intero processo di valutazione e valutazione d'impatto e hanno riguardato tutti gli aspetti pertinenti. L'indagine e le interviste si sono concentrate sull'elaborazione delle diverse misure strategiche al fine di conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito della revisione del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare per individuare e quantificare i costi e l'impatto potenziale di tali misure. I fattori che hanno determinato il problema e le possibili misure strategiche del pacchetto sui controlli tecnici sono stati ampiamente discussi con i portatori di interessi, ad esempio in seno al gruppo di esperti sui controlli tecnici, e sono anche il risultato delle attività di consultazione dei portatori di interessi della valutazione.

È stata consultata un'ampia serie di portatori di interessi, tra cui: i) autorità pubbliche responsabili della sicurezza stradale (comprese le loro associazioni rappresentative, quali

EReg³³ e CORTE³⁴); ii) associazioni di categoria e imprese (comprese le loro associazioni rappresentative, quali CITA³⁵ ed EGEA³⁶, costruttori di veicoli e fornitori di componenti per veicoli); iii) rappresentanti di gruppi di utenti; iv) organismi di ricerca e organizzazioni non governative (ONG) che si occupano di sicurezza stradale; e v) il pubblico.

- **Assunzione e uso di perizie**

Durante i lavori preparatori è stata consultata un'ampia serie di esperti degli Stati membri, dell'industria e di altri gruppi di portatori di interessi in merito alle questioni relative ai controlli tecnici, ai controlli su strada e ai registri di immatricolazione. Sono stati tenuti tre seminari dedicati nel contesto dei quali i membri del gruppo di esperti in materia di controlli tecnici e documenti di immatricolazione dei veicoli (RWEG) hanno discusso gli elementi tecnici della proposta. La Commissione ha incaricato due consulenti esterni di realizzare studi di sostegno specifici alla base della valutazione e della valutazione d'impatto. Tale contributo è stato integrato da consultazioni ad hoc di esperti del settore e dall'esperienza della Commissione nel monitoraggio e nell'attuazione delle direttive.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto, il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo in 20 novembre 2023. Tale comitato ha formulato un parere positivo con riserva il 15 dicembre 2023³⁷. La relazione sulla valutazione d'impatto è stata adeguata di conseguenza per rispondere alle osservazioni formulate dal comitato per il controllo normativo. Le opzioni strategiche analizzate sono riepilogate di seguito.

Per affrontare i problemi individuati sono state elaborate quattro opzioni strategiche (OS1a, OS1b, OS2, OS3). Tutte le opzioni strategiche comprendono le misure seguenti:

- adattamento dei controlli tecnici periodici ai veicoli elettrici e inclusione di nuovi elementi da sottoporre a controllo attraverso controlli tecnici periodici elettronici (compreso il controllo dell'integrità del software dei sistemi rilevanti per la sicurezza e le emissioni);
- nuovi metodi di controllo delle emissioni tanto per le particelle quanto per gli NO_x, necessari ai fini di un adattamento alle più recenti tecnologie di controllo delle emissioni e per individuare i veicoli ad alte emissioni, compresi quelli manomessi;
- obbligo di svolgimento di un controllo tecnico a seguito di qualsiasi modifica significativa, ad esempio, del sistema di propulsione o della classe di emissione;
- digitalizzazione del certificato di revisione;
- collegamento dei registri di immatricolazione nazionali e ampliamento della serie di dati armonizzati dei veicoli presenti in tali registri;

³³ Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (Associazione delle autorità europee di immatricolazione dei veicoli e di registrazione degli automobilisti), <https://www.ereg-association.eu/>.

³⁴ Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (Confederazione delle organizzazioni responsabili dei controlli nel trasporto su strada), <https://www.corte.be/>.

³⁵ Associazione mondiale di autorità e delle imprese autorizzate attive nel settore della conformità dei veicoli, <https://citainsp.org/>.

³⁶ European Garage Equipment Association (Associazione europea dei produttori e importatori di strumenti di diagnosi e attrezzature per l'officina), <https://www.egea-association.eu/>.

³⁷ Ares (2023)8616336.

- obbligo per gli Stati membri di registrare le letture dei contachilometri nelle banche dati nazionali e di mettere tali registrazioni a disposizione degli altri Stati membri in caso di reimmatricolazione di un veicolo.

Oltre alle misure comuni, l'opzione strategica OS1a si concentra su un uso più efficiente dei dati (di immatricolazione e relativi allo stato) dei veicoli, compreso il rilascio di carte di circolazione in formato digitale. L'opzione strategica OS1b si concentra su controlli tecnici più efficaci utilizzando la tecnologia del telerilevamento, che contribuisce a individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni che possono in alternativa: i) essere stati sottoposti a controllo in occasione di un controllo su strada successivo immediatamente dopo essere stati individuati; o ii) essere invitati presso un centro di controllo tecnico per un controllo delle emissioni. Tale opzione comporterebbe altresì: i) eliminazione della possibilità di esentare i motocicli dai controlli tecnici periodici; ii) imposizione dell'obbligo di controlli delle emissioni anni per i veicoli commerciali leggeri; iii) imposizione dell'obbligo di controllo della fissazione del carico; e iv) imposizione di un obbligo di controlli tecnici periodici con cadenza annuale per i veicoli aventi più di 10 anni. L'OS1b faciliterebbe la libera circolazione delle persone, imponendo allo Stato membro di immatricolazione di un veicolo di riconoscere il certificato dei controlli tecnici periodici rilasciato da un altro Stato membro per un periodo massimo di sei mesi, a condizione che il controllo tecnico successivo sia effettuato nello Stato membro di immatricolazione.

L'opzione strategica OS2 combina la maggior parte delle misure proposte nel contesto dell'OS1a e dell'OS1b. Comprende una misura supplementare sulla governance dei dati, volta a definire le procedure e i mezzi di accesso alle informazioni tecniche dei veicoli (compresi i dati di bordo). L'OS2 introdurrebbe inoltre controlli su strada per i veicoli commerciali leggeri.

L'opzione strategica OS3 è l'opzione strategica più ambiziosa, in quanto si spinge persino oltre in materia di armonizzazione della portata e dei metodi dei controlli tecnici e del riconoscimento reciproco dei certificati dei controlli tecnici periodici. Oltre alle misure dell'OS2 l'opzione strategica OS3: i) estende l'ambito di applicazione dei controlli tecnici periodici a tutti i motocicli, senza eccezioni, e ai rimorchi leggeri; ii) estende i controlli su strada a tutti i motocicli; e iii) impone l'obbligo di riconoscimento senza limitazioni, da parte dello Stato membro di immatricolazione, dei certificati dei controlli tecnici periodici rilasciati in qualsiasi altro Stato membro dell'UE.

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è l'opzione OS2. Si ritiene che tale opzione sia efficace ai fini del conseguimento degli obiettivi strategici previsti, che presenti un'efficienza elevata e benefici netti elevati e sia proporzionata agli obiettivi dell'iniziativa. È inoltre coerente con le politiche nazionali consolidate nel settore.

Le opzioni strategiche dovrebbero **migliorare la sicurezza stradale** nell'UE individuando in maniera più efficace i veicoli che presentano difetti gravi e pericolosi, il che dovrebbe portare a una riduzione degli incidenti stradali causati da difetti tecnici. Di conseguenza il numero di morti e feriti (sia gravi che leggeri) dovrebbe diminuire. Le opzioni strategiche comprendono anche altre misure che contribuiscono alla sicurezza stradale, che riguardano un'attuazione e un'applicazione migliori della legislazione in materia di controlli tecnici (quali lo scambio di dati tra le autorità degli Stati membri).

Nel contesto dell'opzione strategica prescelta OS2, si stima che tra il 2026 e il 2050 saranno salvate circa 7 000 vite umane e saranno evitati circa 65 000 feriti gravi rispetto allo scenario di riferimento. In termini monetari, nello stesso periodo la riduzione dei costi esterni degli

incidenti, rispetto allo scenario di riferimento, è stimata a circa 74,2 miliardi di EUR espressi in valore attuale.

Tutte le opzioni strategiche **contribuiranno** inoltre **alla mobilità sostenibile** riducendo le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche. Ciò comporterà una riduzione dei costi esterni di tali emissioni: si stima che i risparmi nel contesto dell'OS2 ammontino a 83,4 miliardi di EUR.

Tutte le opzioni strategiche **faciliteranno la libera circolazione di persone e merci nell'UE** eliminando gli ostacoli alla reimmatricolazione dei veicoli in un altro Stato membro. Secondo le previsioni, le opzioni OS1a, OS2 e OS3 dovrebbero essere altrettanto efficaci, mentre l'OS1b dovrebbe essere meno efficace in ragione dell'assenza di misure relative alle carte di circolazione digitali dei veicoli e ai dati aggiuntivi inclusi nel registro di immatricolazione.

Per quanto concerne l'eliminazione degli ostacoli connessi ai controlli tecnici, l'OS3 dovrebbe essere l'opzione più efficace in quanto estende a tutti i veicoli il riconoscimento a livello di UE, da parte dello Stato membro di immatricolazione, dei certificati dei controlli tecnici periodici rilasciati in un altro Stato membro, seguita dall'OS2 e dall'OS1b (riconoscimento limitato a livello di UE dei certificati dei controlli tecnici periodici). Secondo le previsioni, l'OS1a dovrebbe essere la meno efficace, basandosi su accordi bilaterali per il riconoscimento dei certificati dei controlli tecnici periodici.

La sicurezza dei veicoli è un elemento centrale dell'approccio del "sistema sicuro" e un principio fondamentale della dichiarazione di Stoccolma delle Nazioni Unite sulla sicurezza stradale del 2020³⁸. L'iniziativa contribuisce inoltre all'obiettivo di sviluppo sostenibile 3 delle Nazioni Unite (Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età), compresi i traguardi 3.6 (dimezzare il numero di morti e feriti per incidenti stradali) e 3.9 (ridurre sostanzialmente il numero di decessi e malattie dovuti a sostanze chimiche pericolose e inquinamento e contaminazione dell'aria, dell'acqua e del suolo). È inoltre coerente con gli obiettivi ambientali del Green Deal europeo e della normativa europea sul clima³⁹.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT)⁴⁰, la presente proposta contribuisce ad aumentare l'efficienza della legislazione vigente in vari modi: i) sostituendo metodi di controllo obsoleti con soluzioni all'avanguardia tanto nei controlli periodici quanto in quelli su strada, imponendo l'uso delle tecniche e tecnologie di misurazione più recenti per individuare più efficacemente un gran numero di veicoli ad alte emissioni; ii) introducendo controlli semplici ma significativi per valutare in modo armonizzato la sicurezza e le prestazioni ambientali dei veicoli moderni; e iii) interconnettendo le banche dati nazionali per contribuire alla condivisione dei dati dei veicoli e all'accesso agli stessi, anziché affidarsi a procedure più onerose. Secondo le previsioni l'iniziativa dovrebbe ridurre in modo significativo le frodi relative ai sistemi

³⁸ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

³⁹ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴⁰ [Programmi di lavoro della Commissione per il 2023 – documenti chiave \(europa.eu\)](#), allegato II: iniziative REFIT, titolo A – Un Green Deal europeo.

rilevanti per le emissioni e la sicurezza, nonché la manomissione del chilometraggio nei veicoli usati, in particolare nelle vendite transfrontaliere. Ciò comporterebbe notevoli risparmi in termini di costi esterni, nonché di costi e danni evitati ai consumatori.

L'iniziativa comprende il principio del "digitale per definizione"⁴¹, dato che promuove la trasformazione digitale, laddove possibile. Ad esempio il formato elettronico obbligatorio dei certificati di revisione dovrebbe incidere positivamente sulla trasformazione digitale nell'UE. Per il processo di reimmatricolazione, le autorità e il pubblico risparmierebbero tempo e denaro abbandonando lo scambio di informazioni e dati tramite posta elettronica. Le autorità e il pubblico risparmierebbero inoltre tempo e denaro grazie alla carta di circolazione digitale, che renderebbe più facile e più rapido l'accesso e lo scambio delle informazioni pertinenti.

Applicazione dell'approccio "one in, one out"

L'approccio "one in, one-out" *compensa i nuovi oneri per le persone e le imprese derivanti dalle proposte della Commissione eliminando un onere equivalente preesistente nello stesso settore*. La presente proposta fa parte del pacchetto sui controlli tecnici, che dovrebbe comportare costi amministrativi per i centri che svolgono controlli tecnici periodici e i costruttori di veicoli a causa della misura sulla governance dei dati, mentre officine, concessionari di veicoli a motore, gommisti e centri di assistenza e di riparazione dovranno sostenere i costi relativi alla misura concernente la lettura dei contachilometri. Nel complesso, i costi amministrativi aggiuntivi una tantum rispetto allo scenario di riferimento pertinente per l'approccio "one in, one out" dell'opzione prescelta sono stimati ammontare a 218 milioni di EUR nel 2026. Espressi come valore attuale netto annualizzato nel periodo in questione, ammontano a 25,5 milioni di EUR. Inoltre i costi amministrativi ricorrenti rispetto allo scenario di riferimento ammontano a 26,4 milioni di EUR l'anno. Pertanto i costi amministrativi aggiuntivi totali (una tantum e ricorrenti) pertinenti per l'approccio "one in, one out" sono stimati a 51,9 milioni di EUR l'anno rispetto allo scenario di riferimento.

• Diritti fondamentali

La proposta mantiene il pieno rispetto dei diritti umani e fondamentali e non avrà alcun impatto negativo sui diritti fondamentali sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea⁴² (la Carta).

La proposta contiene misure volte a contribuire a ridurre il livello delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dai veicoli (controlli annuali delle emissioni per i veicoli commerciali leggeri, controlli annuali sui veicoli aventi almeno 10 e misurazione degli NO_x nei controlli su strada mediante telerilevamento e controllo mobile dei fumi di scarico della vettura che precede ("plume chasing")). Tali misure contribuiranno a migliorare la qualità dell'ambiente, in linea con l'articolo 37 della Carta. L'adeguamento dei metodi per i controlli tecnici periodici usati per controllare i veicoli elettrici, compresa la formazione degli ispettori, e l'introduzione dell'obbligatorietà dei controlli della fissazione del carico nell'ambito dei controlli su strada garantiranno un ambiente di lavoro più sicuro per gli ispettori dei veicoli e per i conducenti professionali (articolo 31). Le misure volte a contrastare le frodi relative ai contachilometri contribuiranno ad aumentare la protezione dei consumatori, in linea con

⁴¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Bussola per il digitale 2030: il modello europeo per il decennio digitale (COM(2021) 118 final).

⁴² https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_it.

l'articolo 38 della Carta. Il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione e la digitalizzazione del processo di immatricolazione contribuiranno alla libertà di circolazione e di soggiorno, in linea con l'articolo 45 della Carta. Le misure volte a garantire che i proprietari di veicoli non manomessi non subiscano svantaggi rispetto a quelli dei veicoli manomessi contribuiranno a promuovere l'uguaglianza dinanzi alla legge in linea con l'articolo 3 della Carta.

La proposta comprende una misura sulla lettura dei contachilometri, che incide sul diritto alla protezione dei dati personali quando i dati sono conservati e scambiati. Impone agli Stati membri di registrare le letture dei contachilometri nelle banche dati nazionali e di mettere tali registrazioni a disposizione di altri Stati membri in caso di reimmatricolazione. Stabilisce inoltre l'obbligo di rilasciare un certificato di revisione in formato elettronico, con un'opzione di stampa cartacea. Dal punto di vista della sicurezza stradale, l'accessibilità automatica dei certificati attraverso un sistema condiviso presenta notevoli vantaggi, in particolare nel facilitare i controlli transfrontalieri e nel migliorare la convenienza per i consumatori. Il trattamento dei dati relativi a tali misure è stato ritenuto necessario e proporzionato e può essere utilizzato soltanto per finalità specifiche definite nella proposta.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Le implicazioni per il bilancio dell'UE sono legate principalmente all'ampliamento delle caratteristiche del sistema di scambio dei dati informatici (MOVE-HUB). Figurano in tale contesto i costi di adattamento una tantum e i costi ricorrenti di aggiornamenti e manutenzione. Tali costi sono necessari per aggiungere elementi di dati nuovi ai registri di immatricolazione, fornendo accesso elettronico ai dati pertinenti (anche per quanto riguarda le relazioni sui controlli tecnici periodici conservate nelle banche dati nazionali) e consentendo lo scambio delle letture dei contachilometri dalle banche dati degli Stati membri. I costi associati sono stimati ammontare a 0,2 milioni di EUR in costi una tantum e a 0,05 milioni di EUR l'anno in costi ricorrenti, a copertura dell'attuazione complessiva del pacchetto sui controlli tecnici

5. ALTRI ELEMENTI

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

La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Al fine di misurare il successo dell'iniziativa, sono fissati i seguenti obiettivi operativi: i) applicare i nuovi metodi di controllo della sicurezza e delle emissioni disponibili; ii) interconnettere i registri di immatricolazione e le banche dati dei contachilometri degli Stati membri attraverso un hub comune; iii) digitalizzare i documenti dei veicoli; e iv) ridurre il numero di veicoli difettosi e manomessi sulle strade dell'UE. I dati per la valutazione di tali obiettivi operativi si baseranno sulle relazioni periodiche degli Stati membri e sugli sforzi ad hoc di raccolta dei dati, compreso l'uso di sistemi di scambio di dati, quali MOVE-HUB.

Cinque anni dopo l'entrata in applicazione della legislazione riveduta, è opportuno che la Commissione effettui una valutazione al fine di valutare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati conseguiti.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Gli Stati membri hanno attuato le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE in modi diversi e sono state proposte numerose modifiche. Di conseguenza le notifiche delle misure di recepimento

da parte degli Stati membri devono essere accompagnate da uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra le parti di entrambe le direttive e le parti corrispondenti delle leggi nazionali.

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

La proposta di revisione delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE si articola intorno ai tre obiettivi strategici principali di cui al capo 1. Tali obiettivi sono interconnessi e mirano a migliorare la sicurezza stradale nell'UE, contribuire alla mobilità sostenibile e facilitare la libera circolazione di persone e merci nell'UE. Le principali disposizioni che modificano sostanzialmente le direttive o aggiungono elementi nuovi sono descritte di seguito.

L'articolo 1, punto 1), modifica l'articolo 2 della direttiva 2014/45/UE concernente l'ambito di applicazione

Al fine di migliorarne la coerenza, l'articolo è modificato per includere nell'ambito di applicazione i motocicli elettrici accanto a quelli dotati di motori a combustione interna, che lo sono già. Per lo stesso motivo è stata eliminata la possibilità di escludere i motocicli dall'ambito dei controlli tecnici.

L'articolo 1, punto 2), modifica l'articolo 3 della direttiva 2014/45/UE concernente le definizioni

Sono aggiunte le definizioni di "veicolo connesso" e di "certificato di revisione temporaneo" per specificare i termini utilizzati in relazione, rispettivamente, alle disposizioni relative alla registrazione delle letture dei contachilometri (nuovo articolo 4 bis della direttiva 2014/45) e al riconoscimento dei certificati di revisione (articolo 4 modificato).

L'articolo 1, punto 3), sostituisce l'articolo 4 della direttiva 2014/45/UE concernente le responsabilità

Al fine di agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci, il requisito esistente secondo cui il controllo tecnico deve essere effettuato dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo è integrato dalle disposizioni che seguono.

L'articolo è modificato per introdurre la possibilità per i proprietari o gli intestatari di autovetture di effettuare controlli tecnici periodici in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione. Il certificato di revisione temporaneo rilasciato in questo caso avrà una validità di sei mesi. Il controllo tecnico periodico successivo deve aver luogo nello Stato membro di immatricolazione, fatto salvo il caso in cui tale Stato membro riconosca unilateralmente i certificati di revisione rilasciati da altri Stati membri. Tale opzione è a disposizione degli Stati membri per qualsiasi categoria di veicoli.

L'articolo specifica altresì che i costruttori di veicoli devono mettere gratuitamente a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri le informazioni tecniche necessarie per il controllo tecnico. Tali autorità devono quindi mettere i dati a disposizione dei loro centri di controllo. Inoltre alla Commissione è conferito il potere di specificare le informazioni tecniche, il formato dei dati e le procedure di accesso mediante atti di esecuzione.

L'articolo 1, punto 4), inserisce un nuovo articolo 4 bis nella direttiva 2014/45/UE sulla registrazione delle letture dei contachilometri

Questo articolo estende l'obbligo di registrare le letture dei contachilometri non più solo ai centri che svolgono i controlli tecnici periodici, ma anche a qualsiasi prestatore di servizi che effettua dietro compenso lavori di riparazione o manutenzione sui veicoli. Le letture registrate possono essere conservate in un'apposita banca dati nazionale o nel registro di immatricolazione nazionale.

I costruttori di veicoli devono inoltre inviare le letture periodiche dei contachilometri acquisite dai loro veicoli connessi. L'articolo impone inoltre agli Stati membri di condividere la cronistoria dei contachilometri con gli ispettori, l'intestatario della carta di circolazione e le autorità competenti degli Stati membri.

L'articolo 1, punto 5), modifica l'articolo 5 della direttiva 2014/45/UE concernente la data e frequenza dei controlli

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), è modificato al fine di imporre controlli annuali per le autovetture e i furgoni aventi più di 10 anni. Prevede inoltre che i furgoni siano sottoposti a controllo delle emissioni allo scarico ogni anno dopo la data della loro prima immatricolazione. Questo punto specifica inoltre le modalità di calcolo della data del controllo tecnico periodico successivo alla scadenza di un certificato di revisione temporaneo di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/45/UE.

L'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2014/45/UE è modificato per allinearli alla modifica apportata all'articolo 2 sull'inclusione dei motocicli elettrici nell'ambito di applicazione dei controlli tecnici periodici.

Infine sono semplificate le condizioni alle quali gli Stati membri o le autorità competenti possono esigere che un veicolo sia sottoposto a un controllo tecnico prima della data di scadenza del suo certificato di revisione. Mentre quattro delle cinque possibilità esistenti che figurano all'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2014/45/UE sono state eliminate, quella relativa alle modifiche significative dei sistemi di sicurezza e ambientali del veicolo, che richiedono un controllo, diventa parte di un nuovo paragrafo 2 bis.

L'articolo 1, punto 6), modifica l'articolo 6 della direttiva 2014/45/UE concernente l'oggetto e i metodi del controllo

L'articolo è modificato al fine di tenere conto dell'estensione dell'ambito di applicazione ai motocicli elettrici e di consentire agli Stati membri di esentare soltanto tali veicoli dai controlli relativi alle emissioni allo scarico o alle emissioni acustiche che hanno superato con successo un corrispondente controllo tecnico su strada nei sei mesi antecedenti il controllo tecnico periodico.

L'articolo 1, punto 7), sostituisce l'articolo 8 della direttiva 2014/45/UE concernente i certificati di revisione

Sebbene le norme vigenti (articolo 8, paragrafo 2) consentano già l'uso di certificati di revisione "elettronici", tale articolo è modificato in modo da fare sì che la versione digitale diventi la soluzione predefinita. La persona che presenta il veicolo potrà richiedere una stampa certificata. Tali certificati, anche temporanei, dovranno essere riconosciuti da tutti gli Stati membri.

L'articolo 1, punto 8), modifica l'articolo 9 della direttiva 2014/45/UE concernente il monitoraggio delle carenze

I paragrafi 2 e 3 dell'articolo 9 sono modificati per prevedere lo scambio di informazioni necessario, anche in caso di sospensione dell'immatricolazione, tra lo Stato membro di immatricolazione e gli Stati membri in cui il veicolo è stato sottoposto a un controllo tecnico.

Il paragrafo 4 è aggiunto per prevedere sanzioni efficaci in caso di evidente manomissione dei componenti del veicolo, compresi i sistemi di controllo delle emissioni e di sicurezza.

L'articolo 1, punto 9), sostituisce l'articolo 16 della direttiva 2014/45/UE con un nuovo articolo 16 sullo scambio di dati tra le autorità degli Stati membri

Il nuovo articolo 16 introduce l'obbligo per gli Stati membri di connettere i registri di immatricolazione e le banche dati nazionali sui controlli tecnici con la piattaforma MOVE-HUB sviluppata dalla Commissione, affinché i dati pertinenti siano scambiati durante i controlli tecnici periodici. Lo scambio di informazioni comprende i dati di immatricolazione dei veicoli, i dati relativi al contenuto del certificato di conformità, l'ultimo certificato di revisione e qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada.

Ai sensi del paragrafo 2 del nuovo articolo 16, la Commissione dovrà stabilire norme dettagliate sulle disposizioni, i formati dei dati e il contenuto dei messaggi per attuare lo scambio di dati entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva modificativa. Lo scambio di dati dovrà essere operativo entro un anno da tale data.

L'articolo 1, punto 10), modifica l'articolo 17 della direttiva 2014/45/UE concernente gli atti delegati

L'articolo 17 è modificato al fine di includere la delega di potere alla Commissione per specificare i metodi per i nuovi controlli delle emissioni (introdotte per i veicoli delle categorie M e N dotati di motori a combustione interna) nella sezione 8.2 dell'allegato I.

L'articolo 1, punto 11), sostituisce l'articolo 20 della direttiva 2014/45/UE concernente le relazioni

L'articolo 20 è modificato per tener conto delle modifiche più significative apportate alle norme sulle quali la Commissione dovrà riferire.

L'articolo 1, punto 12), inserisce un nuovo articolo 20 bis nella direttiva 2014/45/UE sulla comunicazione di informazioni alla Commissione

L'articolo 20 bis è introdotto per alimentare la relazione della Commissione sull'attuazione della direttiva 2014/45/UE. Sebbene gli Stati membri riferiscano già ogni due anni in merito ai controlli tecnici su strada effettuati nei loro territori, la Commissione non dispone sistematicamente di informazioni analoghe sui controlli tecnici periodici. Questo articolo mira a colmare tale lacuna imponendo agli Stati membri di comunicare una serie minima di informazioni relative ai controlli tecnici periodici ogni tre anni. Il formato per la comunicazione sarà stabilito in un atto di esecuzione che sarà adottato dalla Commissione.

L'articolo 1, punto 13), sostituisce l'articolo 22 della direttiva 2014/45/UE concernente l'estensione della validità dei certificati di revisione in caso di crisi

Il nuovo articolo 22 è introdotto per prevedere la possibilità di prorogare la validità dei certificati di revisione qualora una crisi, come una pandemia, impedisca l'esecuzione tempestiva dei controlli tecnici periodici.

L'articolo 2, punto 1), sostituisce l'articolo 1 della direttiva 2014/47/UE concernente l'oggetto

L'articolo è aggiornato per includere il telerilevamento delle emissioni dei veicoli.

L'articolo 2, punto 2), modifica l'articolo 2 della direttiva 2014/47/UE concernente l'ambito di applicazione

All'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2014/47/UE, i furgoni sono aggiunti all'ambito di applicazione (lettera a bis)). È inoltre aggiunto un secondo comma per specificare che le disposizioni relative al telerilevamento si applicano anche alle autovetture e ai motocicli. Il paragrafo 2 è adeguato per rispecchiare le modifiche di cui al paragrafo 1.

L'articolo 2, punto 3), modifica l'articolo 3 della direttiva 2014/47/UE concernente le definizioni

Le modifiche più significative sono l'aggiunta delle definizioni di "telerilevamento" e "plume chasing".

L'articolo 2, punto 4), sostituisce l'articolo 4 della direttiva 2014/47/UE concernente i sistemi di controlli su strada

L'articolo è aggiornato per includere un riferimento al telerilevamento.

L'articolo 2, punto 5), inserisce un nuovo articolo 4 bis sul telerilevamento

Questo nuovo articolo è aggiunto per richiedere agli Stati membri di utilizzare la tecnologia di telerilevamento per lo screening delle emissioni acustiche e delle emissioni allo scarico di una parte significativa del proprio parco veicoli, al fine di individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni (appartenenti a qualsiasi categoria di veicoli). Il paragrafo 3 impone agli Stati membri di verificare le emissioni di tali veicoli in occasione di un controllo su strada o invitando il proprietario o l'intestatario del veicolo presso un centro che svolge controlli tecnici periodici. Il paragrafo 4 prevede i metodi per verificare le emissioni dei veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata effettuata la misurazione mediante telerilevamento.

L'articolo 2, punto 6), modifica l'articolo 5 della direttiva 2014/47/CE sulla percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

L'articolo è aggiornato per collegare l'attuale obiettivo del 5 % (del numero totale di veicoli commerciali pesanti) a ciascuno Stato membro anziché essere un obiettivo a livello di UE.

Inoltre si propone un obiettivo del 2 % per i controlli su strada dei veicoli commerciali leggeri, ossia i furgoni della categoria N1.

L'articolo 2, punto 7), modifica l'articolo 6 della direttiva 2014/47/UE concernente il sistema di classificazione del rischio

L'unica modifica all'articolo 6 è l'aggiunta di un riferimento ai furgoni (definizione di cui alla lettera a bis) all'articolo 2, paragrafo 1).

L'articolo 2, punto 8), modifica l'articolo 7 della direttiva 2014/47/UE concernente le responsabilità

L'articolo 7, paragrafo 1, è aggiornato al fine di richiedere il riconoscimento di prove elettroniche, quali il certificato del controllo tecnico periodico più recente.

L'articolo 2, punto 9), modifica l'articolo 9 della direttiva 2014/47/UE sulla selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale

L'articolo è aggiornato per includere il telerilevamento come possibile base per la selezione di un veicolo per il controllo tecnico su strada.

L'articolo 2, punto 10), modifica l'articolo 10 della direttiva 2014/47/UE concernente i contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

Le lettere a) e c) sono modificate per allinearle alle modifiche relative ai certificati di revisione e ai requisiti in materia di fissazione del carico.

L'articolo 2, punto 11), sostituisce l'articolo 13 della direttiva 2014/47/UE concernente il controllo della fissazione del carico

L'articolo 13 è modificato per rendere i controlli della fissazione del carico (in linea con l'allegato III) obbligatori per gli Stati membri anziché facoltativi.

L'articolo 2, punto 12), della direttiva 2014/47/UE sostituisce l'articolo 14 della direttiva 2014/47/UE sul seguito da dare in caso di carenze gravi o pericolose

All'articolo 14 è aggiunto il paragrafo 4 per prevedere sanzioni efficaci in caso di evidente manomissione dei componenti del veicolo, compresi i sistemi di controllo delle emissioni e di sicurezza.

L'articolo 2, punto 13), modifica l'articolo 16 della direttiva 2014/47/UE concernente la relazione di controllo e la banca dati dei controlli tecnici su strada

L'articolo 16, paragrafo 2, è modificato per prevedere una versione elettronica della relazione predefinita.

L'articolo 2, punto 14), della direttiva 2014/47/UE modifica l'articolo 18 della direttiva 2014/47/UE sulla cooperazione tra Stati membri

L'articolo 18 è aggiornato per fare riferimento alle norme di attuazione già adottate dalla Commissione in materia di notifica delle carenze gravi e pericolose riscontrate nei controlli su strada dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro.

L'articolo 2, punto 15), inserisce un nuovo articolo 18 bis nella direttiva 2014/47/UE sullo scambio di dati tra le autorità degli Stati membri

Analogamente al nuovo articolo 16 della direttiva 2014/45/UE, questo nuovo articolo 18 bis introduce l'obbligo per gli Stati membri di connettere i registri di immatricolazione e le banche dati nazionali sui controlli tecnici con la piattaforma MOVE-HUB sviluppata dalla Commissione, affinché i dati pertinenti siano scambiati durante i controlli su strada. Lo scambio di informazioni comprende i dati di immatricolazione dei veicoli, i dati relativi al contenuto del certificato di conformità, l'ultimo certificato di revisione e qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada.

Ai sensi del paragrafo 2 del nuovo articolo 18 bis, la Commissione dovrà stabilire norme dettagliate sulle disposizioni, i formati dei dati e il contenuto dei messaggi per attuare lo scambio di dati entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva modificativa. Lo scambio di dati dovrà essere operativo entro un anno da tale data.

L'articolo 2, punto 16), sostituisce l'articolo 20 sulla trasmissione di informazioni alla Commissione

L'articolo 20 è aggiornato per razionalizzare e semplificare gli obblighi di comunicazione nei modi seguenti: i) saranno richieste relazioni meno dettagliate (cfr. modifiche all'allegato V della direttiva 2014/47/UE); ii) tali relazioni saranno richieste ogni tre anni anziché ogni due anni; e iii) gli Stati membri utilizzeranno una piattaforma comune di comunicazione anziché inviare messaggi di posta elettronica con file Excel allegati.

L'articolo 2, punto 17), della direttiva 2014/47/UE modifica l'articolo 21 della direttiva 2014/47/UE sugli atti delegati

Il quarto e il quinto trattino sono aggiunti per conferire alla Commissione il potere di: i) adottare atti delegati per fissare valori limite comuni per la misurazione mediante telerilevamento; e ii) specificare i metodi di controllo per misurare il numero di particelle e gli ossidi di azoto durante i controlli su strada.

L'articolo 2, punto 18), sostituisce l'articolo 24 della direttiva 2014/47/CE sulle relazioni

L'articolo è aggiornato per tener conto delle modifiche più significative apportate alle norme sulle quali la Commissione dovrà riferire.

L'allegato I modifica gli allegati della direttiva 2014/45/UE specificati di seguito.

- Allegato I – REQUISITI MINIMI CONCERNENTI L'OGGETTO E LA METODOLOGIA DI CONTROLLO RACCOMANDATA

L'allegato è modificato al fine di includere: i) nuovi elementi da sottoporre a controllo pertinenti per i veicoli ibridi ed elettrici a batteria (sezione 4.14 sui sistemi ad alta tensione); ii) nuovi controlli delle emissioni per misurare le emissioni di particelle ultrafini e gli ossidi di azoto da parte di veicoli a benzina e diesel (sezione 8.2); e iii) una nuova sezione 10 sui controlli dei sistemi di sicurezza elettronica che utilizzano l'interfaccia elettronica del veicolo. Inoltre sono apportate alcune piccole modifiche ad altri elementi al fine di rispecchiare le opinioni degli esperti in questo settore.

- Allegato III – REQUISITI MINIMI RELATIVI AGLI IMPIANTI E ALLE ATTREZZATURE DI CONTROLLO

Sono aggiunti i punti 16 e 17 al fine di imporre ai centri di controllo di dotarsi dei dispositivi necessari per misurare il numero di particelle e gli ossidi di azoto nel contesto dei controlli tecnici periodici.

- Allegato IV – REQUISITI MINIMI RELATIVI A COMPETENZA, FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEGLI ISPETTORI

L'allegato è aggiornato per imporre l'obbligo di una formazione per gli ispettori affinché possano sottoporre a controllo sistemi di propulsione alternativi (compresi i sistemi ad alta tensione, ibridi e a idrogeno).

L'allegato II modifica gli allegati della direttiva 2014/47/UE specificati di seguito.

- Allegato II – AMBITO DEI CONTROLLI TECNICI SU STRADA

Analogamente all'allegato I della direttiva 2014/45/UE, l'allegato II è modificato per includere nuovi elementi da sottoporre a controllo per: i) veicoli ibridi ed elettrici a batteria (sezione 4.14 sui sistemi ad alta tensione); ii) nuovi controlli delle emissioni per misurare le emissioni

di particelle ultrafini e gli ossidi di azoto da parte di veicoli a benzina e diesel (sezione 8.2); e iii) una nuova sezione 10 sui controlli dei sistemi di sicurezza elettronica che utilizzano l'interfaccia elettronica del veicolo. Inoltre sono apportate alcune piccole modifiche ad altri elementi al fine di rispecchiare le opinioni degli esperti in questo settore.

- Allegato III – FISSAZIONE DEL CARICO

La prima frase del capo II. La sezione 3 è modificata per rendere obbligatorie le norme relative al controllo degli elementi specifici di fissazione del carico che figurano nella tabella 1.

- Allegato IV – MODELLO PIÙ DETTAGLIATO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN ELENCO DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI CONTROLLO

Il punto 6 del modello è aggiornato per includere i veicoli N1 (furgoni) tra le categorie di veicoli. Il punto 10 è aggiornato per includere i nuovi elementi da sottoporre a controllo relativi ai sistemi ad alta tensione (4.14), ai controlli delle emissioni (punto 8.2 riveduto) e ai sistemi di sicurezza elettronica (nuovo punto 10).

- Allegato V – MODELLO PER LE RELAZIONI ALLA COMMISSIONE

Il modulo è aggiornato aggiungendo le colonne necessarie per i veicoli N1, correggendo l'elenco dei paesi di immatricolazione e semplificando l'obbligo di comunicazione eliminando la parte "dettagli dei difetti".

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴³,visto il parere del Comitato delle regioni⁴⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Le disposizioni relative ai controlli tecnici fanno parte della legislazione dell'Unione da decenni. Esse sono tuttavia oggetto di un'armonizzazione graduale. A tal fine il diritto dell'Unione è stato riveduto da ultimo nel 2014 con il "pacchetto sui controlli tecnici"⁴⁵. Per migliorare l'applicazione, revisioni consecutive di tali norme hanno gradualmente ampliato l'ambito di applicazione relativo ai veicoli da sottoporre a prova e quello delle norme armonizzate, comprese quelle in materia di controlli su strada e ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Tali revisioni hanno specificato e aggiornato i metodi e le procedure di prova e i relativi documenti necessari al fine di rispecchiare il progresso tecnologico.
- (2) La direttiva 2014/45/UE stabilisce il contenuto minimo e la frequenza dei controlli per ciascuna categoria di veicoli, fatta eccezione per i motocicli, per i quali gli Stati membri dispongono di una discrezionalità più ampia. Tale direttiva stabilisce inoltre

⁴³ GU C, , , ELI: .

⁴⁴ GU C, , , ELI: .

⁴⁵ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>); direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) e direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

requisiti minimi per l'indipendenza dei centri di controllo e la formazione degli ispettori, le attrezzature di controllo e il contenuto del certificato di revisione. La validità di tale certificato, così come qualsiasi altra prova dei controlli, deve essere riconosciuta dagli Stati membri ai fini della libera circolazione e della reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro.

- (3) La direttiva 2014/47/UE integra la direttiva 2014/45/UE imponendo agli Stati membri di effettuare controlli su strada sui veicoli commerciali pesanti di peso superiore a 3,5 tonnellate, compresi autobus, autocarri e loro rimorchi, al fine di sottoporre al controllo ogni anno il 5 % del parco veicoli dell'Unione. Tali controlli comprendono un controllo su strada iniziale e, laddove l'ispettore lo ritenga necessario, un controllo tecnico su strada più approfondito. Gli elementi sottoposti a prova durante le ispezioni dettagliate sono gli stessi di quelli sottoposti a prova durante i controlli periodici e possono comprendere anche il controllo della fissazione del carico. Qualora durante un controllo su strada sia riscontrata una carenza grave o pericolosa, lo Stato membro in cui ha avuto luogo il controllo è tenuto a notificarlo allo Stato membro di immatricolazione al fine di imporre la riparazione del veicolo che è stato sospeso dalla circolazione.
- (4) In ragione del rapido progresso tecnologico, alcune delle norme attuali per il controllo dei veicoli sono diventate obsolete e dovrebbero essere modificate per adeguarle alle tecnologie e ai veicoli più recenti. Il quadro di controllo dovrebbe contribuire ulteriormente a ridurre le emissioni prodotte dai trasporti e ad accelerare la digitalizzazione nel settore dei trasporti, nonché a trarre vantaggio da quest'ultima. Il quadro dovrebbe inoltre essere meglio adattato agli sviluppi delle tecnologie dei veicoli in evoluzione, alla composizione dei parchi veicoli e ai metodi di controllo.
- (5) La transizione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel contesto dell'aggiornamento delle norme vigenti in materia di controlli dei veicoli, è altresì importante armonizzare, semplificare e digitalizzare le procedure amministrative ed eliminare i rimanenti ostacoli alla libera circolazione. Tra tali ostacoli figurano il mancato riconoscimento dei controlli tecnici periodici condotti negli Stati membri diversi dallo Stato membro di immatricolazione. Ciò può ostacolare la libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione e il loro diritto di assumere la residenza in uno Stato membro diverso da quello in cui il veicolo è immatricolato in un dato momento.
- (6) Alcuni dei metodi di controllo delle emissioni attualmente in uso sono inadeguati per sottoporre a controllo i veicoli dotati di una tecnologia moderna di controllo delle emissioni di inquinanti atmosferici e che presentano basse emissioni di riferimento. Vi è inoltre il potenziale per ridurre ulteriormente le emissioni inquinanti attraverso controlli e verifiche più adeguati. L'applicazione dei metodi di controllo migliori disponibili aiuterebbe gli Stati membri a rispettare standard più rigorosi di qualità dell'aria, in particolare i valori limite per la protezione della salute umana stabiliti dalla direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁶, segnatamente per il particolato fine e gli ossidi di azoto (NO_x).
- (7) Il numero di morti e feriti gravi sulle strade dell'Unione rimane a un livello inaccettabilmente elevato, con 20 400 decessi nel 2023. Sono pertanto necessarie

⁴⁶ Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

ulteriori azioni per conseguire gli obiettivi in materia di sicurezza stradale stabiliti nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030⁴⁷.

- (8) Il controllo tecnico dei motocicli presenta evidenti vantaggi per la sicurezza stradale. Questo aspetto è stato dimostrato anche dal numero di Stati membri che già includono i motocicli nei loro sistemi di controllo tecnico. Di conseguenza l'attuale possibilità di non partecipazione (*opt-out*) per i motocicli con motore di cilindrata superiore a 125 cm³ non è più appropriata e i controlli periodici dovrebbero essere obbligatori per tali veicoli senza eccezioni.
- (9) Secondo i riscontri ricevuti dagli Stati membri e dai rappresentanti dell'industria, gli attuali requisiti giuridici volti a garantire che i centri di controllo dispongano dei dati tecnici necessari per effettuare controlli tecnici periodici si sono dimostrati inefficaci. È pertanto necessario specificare che una serie minima di informazioni dovrebbe essere messa a disposizione delle autorità competenti gratuitamente e senza indebito ritardo e che dette autorità dovrebbero quindi garantire che anche i centri di controllo da esse autorizzati dispongano dell'accesso necessario.
- (10) Lo Stato membro di immatricolazione dovrebbe riconoscere un certificato di revisione temporaneo rilasciato da un altro Stato membro per un periodo fino a sei mesi, a condizione che il successivo controllo tecnico periodico sia effettuato nello Stato membro di immatricolazione. Ciò contribuirà ad agevolare la libera circolazione delle persone rispettando nel contempo la prescrizione di base secondo cui in generale i veicoli devono essere sottoposti a controllo nello Stato membro di immatricolazione.
- (11) Per lo stesso motivo, uno Stato membro di immatricolazione dovrebbe poter scegliere di riconoscere i certificati di revisione rilasciati da un altro Stato membro. Laddove proceda in tal senso, detto Stato membro dovrebbe comunicarlo agli altri Stati membri e alla Commissione. I certificati di revisione in questione dovrebbero essere considerati da tutti gli Stati membri come equivalenti ai certificati rilasciati dallo Stato membro di immatricolazione.
- (12) Al fine di contrastare le frodi relative al chilometraggio dei veicoli usati, la registrazione delle letture dei contachilometri è inclusa nei controlli tecnici periodici. Tuttavia l'efficacia della misura è stata limitata in quanto nella maggior parte degli Stati membri il primo controllo viene effettuato soltanto quattro anni dopo la prima immatricolazione e in molti Stati membri soltanto ogni due anni dopo tale periodo. Per contrastare ulteriormente le frodi relative ai contachilometri, gli Stati membri dovrebbero garantire che le letture dei contachilometri siano rilevate ogniqualvolta un fornitore di servizi effettua lavori di manutenzione o riparazione di un veicolo, così come che le letture siano registrate in una banca dati o in un registro nazionali. Gli Stati membri dovrebbero mettere tali letture, in forma anonimizzata, a disposizione degli ispettori, delle autorità competenti e dell'intestatario della carta di circolazione. Inoltre gli Stati membri dovrebbero imporre ai costruttori la trasmissione, ogni tre mesi, delle letture del contachilometri dei veicoli connessi. Al fine di consentire ai consumatori di individuare le frodi relative al contachilometri prima di acquistare un veicolo, gli Stati membri dovrebbero altresì informare i consumatori della disponibilità della cronistoria del contachilometri per l'intestatario della carta di circolazione, in particolare nel contesto delle vendite di veicoli. Al fine di migliorare la disponibilità di statistiche sull'uso dei veicoli senza ulteriori oneri di comunicazione per le amministrazioni nazionali, gli Stati membri dovrebbero mettere le letture dei

⁴⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

contachilometri a disposizione degli istituti nazionali di statistica e della Commissione (Eurostat) in forma anonimizzata.

- (13) Sebbene i veicoli elettrici, compresi i veicoli ibridi elettrici, siano in circolazione da numerosi anni e il loro numero sia in costante aumento, non esistono norme armonizzate sui controlli tecnici dei sistemi ad alta tensione di tali veicoli, il che ha portato gli Stati membri a sviluppare protocolli di controllo diversi. Al fine di garantire il funzionamento sicuro di tali veicoli per tutta la loro vita utile ed evitare pratiche di controllo tra loro contrastanti negli Stati membri, è opportuno includere elementi da controllare pertinenti nei requisiti minimi relativi al contenuto e ai metodi di controllo raccomandati.
- (14) Il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁸ impone l'installazione di una serie di sistemi avanzati di assistenza alla guida, progettati per evitare incidenti e ridurre le vittime e le lesioni gravi. Tuttavia i benefici attesi non saranno conseguiti se tali sistemi si deteriorano nel corso del tempo o sono soggetti a manomissioni. Tali nuovi sistemi elettronici dovrebbero pertanto essere inclusi nei controlli periodici e in quelli su strada al fine di garantire che producano i benefici attesi in termini di sicurezza. Per garantire il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati e il controllo dei sistemi elettronici di sicurezza per tutta la loro vita utile, gli elementi pertinenti da sottoporre a controllo dovrebbero essere inclusi nei requisiti minimi relativi al contenuto e ai metodi di controllo raccomandati di cui ai rispettivi allegati delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE.
- (15) Sebbene il trasporto su strada contribuisca a quote significative di emissioni nocive di inquinanti atmosferici, in particolare NO_x e particelle fini, i metodi di controllo attuali per le emissioni allo scarico non sono adattati ai veicoli e alle tecnologie più recenti. La raccomandazione (UE) 2023/688 della Commissione⁴⁹ è stata un primo passo verso l'armonizzazione della misurazione del numero di particelle durante i controlli tecnici. Nell'interesse della salute pubblica, della protezione dell'ambiente e della concorrenza leale, gli elementi pertinenti da sottoporre a prova durante i controlli tecnici periodici di cui agli allegati delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE dovrebbero ora includere la misurazione del numero di particelle e la misurazione degli NO_x.
- (16) I veicoli più datati tendono a presentare più difetti, sono più frequentemente coinvolti in incidenti e rappresentano una percentuale più elevata di veicoli ad alte emissioni. Il controllo annuale delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri più datati può contribuire in modo significativo a ridurre gli incidenti e le emissioni nocive. Le

⁴⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴⁹ Raccomandazione (UE) 2023/688 della Commissione, del 20 marzo 2023, relativa alla misurazione del numero di particelle per il controllo tecnico periodico dei veicoli dotati di motore ad accensione spontanea (GU L 90 del 28.3.2023, pag. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovrebbero pertanto essere sottoposti a controlli annuali al più tardi dopo 10 anni dalla data della prima immatricolazione.

- (17) Inoltre, dato che i veicoli commerciali leggeri sono utilizzati in modo più intensivo rispetto alle autovetture private, spesso in zone densamente popolate, è opportuno che il controllo delle emissioni venga effettuato ogni anno a partire da un anno dopo la data della prima immatricolazione.
- (18) Oltre ai controlli tecnici periodici usuali, i veicoli dovrebbero essere sottoposti a un controllo tecnico se i sistemi e i componenti di sicurezza o ambientali sono stati alterati o modificati in modo significativo. Rientrano in tale contesto i casi in cui si verifica una variazione della categoria o dei livelli di emissione di un veicolo, ad esempio in seguito all'installazione di un filtro antiparticolato o quando un veicolo è convertito per funzionare con un carburante alternativo.
- (19) Al fine di agevolare la transizione digitale e ridurre i costi per i centri di controllo, i certificati di revisione dovrebbero essere rilasciati in un formato elettronico standardizzato. Una stampa cartacea del certificato di revisione dovrebbe essere rilasciata, su richiesta, anche alla persona che ha presentato il veicolo al controllo. Gli Stati membri dovrebbero accettare entrambi i formati per i passaggi di proprietà dei veicoli o per la reimmatricolazione in un altro Stato membro. Per motivi analoghi, la relazione sui controlli su strada più approfonditi dovrebbe essere emessa in formato elettronico.
- (20) È opportuno garantire che il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰. In linea con il principio della protezione dei dati per impostazione predefinita, per la verifica dei certificati di revisione dovrebbero essere utilizzate tecniche di verifica che non richiedono la trasmissione di dati personali su singoli certificati.
- (21) Al fine di garantire un seguito adeguato alle carenze qualora un veicolo non superi un controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze gravi in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione, il risultato del controllo e il termine per il controllo successivo dovrebbero essere notificati allo Stato membro di immatricolazione e registrati nel registro di immatricolazione. Il termine per il controllo successivo non dovrebbe essere superiore a due mesi e il controllo stesso dovrebbe essere effettuato in uno dei due Stati membri. Inoltre, se un veicolo non ha superato il controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze pericolose, per evitare rischi immediati per la sicurezza stradale o l'ambiente, lo Stato membro, o la rispettiva autorità competente, dovrebbe poter decidere che il veicolo in questione non debba essere utilizzato su strade pubbliche e chiedere allo Stato membro di immatricolazione di sospendere l'autorizzazione all'uso del veicolo nel traffico stradale fino a quando le carenze non siano eliminate. La sospensione dovrebbe essere iscritta nel registro di immatricolazione dello Stato membro di immatricolazione.
- (22) La manomissione o la manipolazione di qualsiasi componente di un veicolo dovrebbe essere considerata una carenza grave o pericolosa e dovrebbe pertanto essere punita con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

⁵⁰ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Gli attuali requisiti di cui alle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE per la cooperazione degli Stati membri nell'attuazione di tali direttive non consentono agli stessi Stati membri di verificare lo stato tecnico e giuridico di un veicolo in situazioni transfrontaliere. Al fine di garantire una maggiore efficacia, anche in tali situazioni, gli Stati membri dovrebbero prestarsi assistenza reciproca nell'attuazione più sistematica della direttiva. È pertanto necessario stabilire norme sullo scambio di informazioni e di dati relativi ai veicoli per consentire agli Stati membri di consultare reciprocamente i registri di immatricolazione e le banche dati sui controlli tecnici, compreso il contenuto dei certificati di revisione e delle relazioni di controllo tecnico su strada.
- (24) Ai fini dello scambio di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione, la Commissione ha sviluppato la piattaforma per lo scambio di messaggi MOVE-HUB per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri⁵¹. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri delle imprese di trasporto su strada (ERRU), dei registri delle patenti di guida (RESPER), dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet) e della notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI)⁵².
- (25) Le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere estese al fine di consentire il necessario scambio di informazioni e dati dei veicoli ai fini delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE. Gli Stati membri dovrebbero pertanto collegare a MOVE-HUB i loro sistemi elettronici contenenti informazioni sui certificati di revisione e sulla cronistoria dei contachilometri. Lo scambio di informazioni e dati attraverso MOVE-HUB dovrebbe essere operativo entro un anno dall'adozione dei corrispondenti atti di esecuzione a norma dell'articolo 16 della direttiva 2014/45/UE e dell'articolo 18 bis della direttiva 2014/47/UE.
- (26) Le crisi causate da eventi gravi, che si verificano all'interno o all'esterno dell'Unione, possono perturbare in modo significativo il funzionamento del suo sistema di controllo tecnico. In periodi di crisi, gli Stati membri dovrebbero poter prorogare la validità dei certificati di revisione, compresi i certificati di revisione temporanei. Previa autorizzazione della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a prorogare di sei mesi la validità amministrativa dei certificati di revisione in scadenza e dei certificati temporanei di controllo tecnico. Qualora la crisi persista, dovrebbe essere possibile prorogare ulteriormente la validità.
- (27) Dato l'aumento del numero di veicoli commerciali leggeri in circolazione all'interno dell'Unione, al fine di promuovere parità di condizioni per gli operatori commerciali in tutta l'Unione e migliorare ulteriormente la loro sicurezza e le loro prestazioni ambientali, anche i veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere sottoposti a controlli su strada.
- (28) Per i controlli su strada, il controllo delle emissioni allo scarico di un gran numero di veicoli utilizzando apparecchiature di telerilevamento costituisce una misura efficace

⁵¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, dal 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010 (GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

⁵² Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione, del 29 novembre 2017, relativo alle modalità concernenti le procedure per la notifica dei veicoli commerciali con carenze gravi o pericolose individuate nell'ambito di un controllo tecnico su strada (GU L 314 del 30.11.2017, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

per individuare i veicoli ad alte emissioni. Aumenta notevolmente i tassi di individuazione rispetto ai metodi di controllo obbligatori. Gli Stati membri dovrebbero pertanto utilizzare sistematicamente apparecchiature di telerilevamento per lo screening di ampie quote del parco veicoli in condizioni reali su strada. Un'unica misurazione mediante telerilevamento indicante emissioni elevate superiori ai limiti di legge potrebbe essere collegata a vari fattori, quali un'accelerazione temporanea o un motore freddo. Tuttavia misurazioni multiple che indicano sistematicamente emissioni significativamente superiori alla media potrebbero indicare la presenza di un sistema di controllo delle emissioni difettoso o modifiche non autorizzate, quali una manomissione. Dato che tali difetti e modifiche generano emissioni eccessive che comportano rischi per la salute umana e per l'ambiente, essi dovrebbero essere riparati e qualsiasi manomissione dovrebbe essere sanzionata.

- (29) Tale controllo mediante telerilevamento dovrebbe quindi far parte del sistema di controllo su strada di ciascuno Stato membro. Affinché il controllo sia efficace, ciascuno Stato membro dovrebbe controllare l'equivalente di almeno il 30 % del proprio parco di veicoli a motore immatricolati, compresi autovetture e motocicli. Sulla base di tali dati di telerilevamento, gli Stati membri dovrebbero controllare le emissioni allo scarico e il livello di rumore di qualsiasi veicolo che si sospetta emetta rispettivamente più del doppio del livello medio di veicoli simili o superiori di oltre 3 dB il livello medio di veicoli simili. Tale verifica potrebbe essere effettuata nel contesto di un controllo su strada immediatamente successivo a una misurazione mediante telerilevamento o presso un centro di controllo tecnico nello Stato membro di immatricolazione. Per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro, l'autorità competente dello Stato membro in cui ha avuto luogo la misurazione mediante telerilevamento dovrebbe notificare il risultato della misurazione e il risultato di qualsiasi successivo controllo su strada all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione.
- (30) La direttiva 2014/47/UE specifica una quota minima di veicoli commerciali pesanti da sottoporre a controllo su strada ogni anno nell'Unione, ma non fissa alcun obiettivo a livello di Stato membro, ciò fa sì che sia difficile garantire l'applicazione di tale quota minima. Al fine di garantire che i controlli su strada dei veicoli commerciali contribuiscano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre l'inquinamento atmosferico in tutta l'Unione, ciascuno Stato membro dovrebbe effettuare ogni anno un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali, corrispondente ad almeno il 5 % del numero totale di veicoli commerciali pesanti immatricolati nel proprio territorio.
- (31) Per promuovere la trasformazione digitale e ridurre i costi nel settore dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero imporre alle loro autorità competenti di accettare prove elettroniche dei controlli su strada.
- (32) Dato che una fissazione inadeguata o pericolosa del carico può rappresentare una grave minaccia per la sicurezza stradale e per l'ambiente, i controlli della fissazione del carico dovrebbero costituire una parte obbligatoria dei controlli su strada in tutti gli Stati membri.
- (33) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché specifichi:
 - a) la serie di informazioni e dati tecnici necessari per i controlli tecnici che devono essere messi a disposizione delle autorità competenti;
 - b) le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR introdotti nei certificati di revisione;
 - c) le caratteristiche e i requisiti necessari per il formato e il

contenuto delle informazioni e dei dati da scambiare; e d) il formato in cui devono essere comunicati i dati relativi ai controlli periodici e ai controlli su strada. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³.

- (34) Al fine di conseguire gli obiettivi di cui alla presente direttiva, in particolare per adeguare gli allegati delle direttive 2014/45/UE e 2014/17/UE agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE al fine di: a) specificare i metodi per la misurazione del PN dei motori ad accensione comandata e per la misurazione degli NO_x dei motori ad accensione spontanea e ad accensione comandata; e b) fissare i limiti comuni per le emissioni allo scarico e/o acustiche che dovrebbero essere utilizzati per individuare i veicoli ad alte emissioni. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁵⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (35) Gli obiettivi della presente direttiva, ossia migliorare la sicurezza stradale, agevolare la libera circolazione delle persone e ridurre le emissioni inquinanti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri da soli, in quanto le norme nazionali che disciplinano tali controlli dei veicoli comporterebbero prescrizioni divergenti. Di conseguenza, tali obiettivi sono conseguiti meglio a livello di Unione mediante l'adozione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi ai controlli tecnici periodici e ai controlli tecnici su strada dei veicoli che circolano nell'Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (36) Sebbene siano disponibili a livello nazionale, i dati sul funzionamento dei regimi di controllo tecnico non sono disponibili a livello di Unione. Tale mancanza di dati ostacola l'analisi e la valutazione del sistema di controlli tecnici. Al fine di ovviare a tali carenze, nell'attuare la direttiva 2014/45/UE gli Stati membri dovrebbero comunicare periodicamente alla Commissione i dati principali sul numero di centri di controllo in ciascuno Stato membro, sul numero totale di veicoli controllati per ciascuna categoria, sugli ambiti oggetto di controllo, sugli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, nonché informazioni sui controlli tecnici effettuati sui veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Per quanto concerne i controlli su strada, gli attuali obblighi di comunicazione a carico degli Stati membri dovrebbero essere ridotti e semplificati, richiedendo comunicazioni meno frequenti.

⁵³ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁵⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (37) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi garantendo nel contempo l'utilità delle informazioni comunicate, gli Stati membri dovrebbero riferire in merito all'attuazione delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE ogni tre anni.
- (38) Il sistema di controllo tecnico dei veicoli ha un'incidenza diretta sulla sicurezza stradale, sulla rumorosità e sulle emissioni e dovrebbe pertanto essere riesaminato periodicamente. Sulla base dei contributi delle autorità degli Stati membri, la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia delle disposizioni di cui alla direttiva 2014/45/UE, comprese quelle riguardanti l'ambito di applicazione, la frequenza dei controlli e il riconoscimento dei certificati di revisione temporanei, e di cui alla direttiva 2014/47/UE, compresa quella relativa al telerilevamento.
- (39) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [GG/MM/AAAA].
- (40) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁵⁵, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (41) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2014/45/UE

La direttiva 2014/45/UE è così modificata:

- (1) l'articolo 2 è così modificato:
- (a) al paragrafo 1, il sesto trattino è sostituito dal seguente:
 - "– veicoli a due o tre ruote – veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con motore di cilindrata superiore a 125 cm³ o con potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW;
 - trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b utilizzati principalmente sulle strade pubbliche con velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.";
 - (b) al paragrafo 2, il settimo trattino è soppresso;
- (2) l'articolo 3 è così modificato:
- (a) è inserito il seguente punto 6 bis):

⁵⁵ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

"6 bis) "veicolo connesso": qualsiasi veicolo con installato un dispositivo progettato per consentire una connessione o una comunicazione senza fili con dispositivi, veicoli, reti o servizi esterni;"

(b) il punto 10) è sostituito dal seguente:

"10) "omologazione": la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche di cui ai regolamenti (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013 e (UE) 2018/858;"

(c) il punto 12) è sostituito dal seguente:

"12) "certificato di revisione": un verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo;"

(d) è inserito il seguente punto 12 bis):

"12 bis) "certificato di revisione temporaneo": un certificato di revisione rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo stabilito in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo a norma dell'articolo 4, paragrafo 3;"

(3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Responsabilità

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché i veicoli immatricolati nel suo territorio siano sottoposti a un controllo periodico a norma della presente direttiva.
2. Fatti salvi i paragrafi 3 e 4, i controlli tecnici sono effettuati dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo, da un organismo pubblico a cui tale compito è affidato dallo Stato oppure da organismi o soggetti designati da tale Stato e sottoposti alla sua supervisione, compresi soggetti pubblici o privati autorizzati.
3. Nel caso dei veicoli M₁, i controlli tecnici possono essere effettuati anche in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo. Il risultato di tali controlli tecnici è incluso in un certificato di revisione temporaneo, valido per sei mesi. L'autorità competente comunica il risultato dei controlli tecnici allo Stato membro di immatricolazione, che lo iscrive nel registro di immatricolazione nazionale. Tuttavia, fatto salvo il caso in cui lo Stato membro di immatricolazione riconosca i certificati di revisione emessi dallo Stato membro interessato in conformità al paragrafo 4, il controllo tecnico successivo si svolge nello Stato membro di immatricolazione del veicolo.
4. Gli Stati membri possono riconoscere un certificato di revisione, diverso dal certificato di revisione temporaneo di cui al paragrafo 3, rilasciato da uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. In tali casi, il certificato di revisione è considerato equivalente a quello rilasciato dallo Stato membro di immatricolazione. Gli Stati membri che decidono di riconoscere un certificato di revisione rilasciato da un altro Stato membro ne informano la Commissione e gli altri Stati membri di conseguenza.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di specificare la serie di informazioni tecniche necessarie per il controllo tecnico dei componenti da

sottoporre a controllo, l'uso dei metodi di controllo raccomandati, e di stabilire norme dettagliate concernenti formato dei dati e le procedure di accesso alle informazioni tecniche pertinenti. Tali informazioni tecniche possono comprendere, in particolare, istruzioni e dati relativi all'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo, i codici diagnostici di guasto, le versioni del software, e le descrizioni e le illustrazioni degli indicatori di avvertimento o delle spie.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

6. Conformemente ai principi di cui al regolamento (UE) 2018/858, i costruttori di veicoli mettono a disposizione delle autorità competenti pertinenti, a titolo gratuito e senza indebito ritardo, in modo non discriminatorio e in un formato leggibile da dispositivi automatici, la serie di informazioni tecniche di cui al paragrafo 5. Tali autorità competenti mettono dette informazioni tecniche a disposizione dei centri di controllo da esse autorizzati.
 7. Gli Stati membri assicurano che la legislazione nazionale disciplini le responsabilità per quanto riguarda la conservazione del veicolo in condizioni conformi e sicure.";
- (4) è inserito il seguente articolo 4 bis:

"Articolo 4 bis

Registrazione delle letture del contachilometri

1. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie per consentire la registrazione delle letture del contachilometri in una banca dati nazionale o nel registro di immatricolazione nazionale. Gli Stati membri esigono che, oltre ai centri di controllo, i prestatori di servizi che emettono una fattura o un altro documento in relazione a lavori di riparazione o manutenzione effettuati su un veicolo registrino la lettura del contachilometri in tale banca dati o nel registro di immatricolazione nazionale al momento dell'esecuzione di tali lavori. Gli Stati membri impongono inoltre ai costruttori di veicoli di trasmettere ogni tre mesi, a decorrere dalla data della prima immatricolazione del veicolo, le letture del contachilometri dei veicoli connessi di loro produzione.
2. Gli Stati membri mettono la cronistoria dei contachilometri dei veicoli da essi immatricolati a disposizione degli ispettori, dell'intestatario della carta di circolazione e delle autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo tecnico, dell'immatricolazione e dell'omologazione dei veicoli.
3. Gli Stati membri adottano misure adeguate per informare i potenziali acquirenti di veicoli di seconda mano in merito alla disponibilità della cronistoria del contachilometri di cui al paragrafo 2.
4. Gli Stati membri mettono inoltre a disposizione degli istituti nazionali di statistica e della Commissione (Eurostat) i dati del contachilometri conservati nelle banche dati nazionali e nei registri di immatricolazione nazionali di cui al paragrafo 1, in forma anonima, includendo soltanto i primi 10 caratteri del numero di identificazione del veicolo, conformemente agli articoli 17 bis e 17 ter del regolamento (CE) n. 223/2009*.

* Regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, relativo alle statistiche europee e che abroga il regolamento (CE, Euratom)

n. 1101/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alla trasmissione all'Istituto statistico delle Comunità europee di dati statistici protetti dal segreto, il regolamento (CE) n. 322/97 del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie, e la decisione 89/382/CEE, Euratom del Consiglio, che istituisce un comitato del programma statistico delle Comunità europee (GU L 87 del 31.3.2009, pag. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).";

(5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli sono soggetti a un controllo tecnico almeno entro i seguenti intervalli, fatto salvo il periodo di flessibilità applicato negli Stati membri a norma del paragrafo 4:
 - (a) veicoli delle categorie M₁ e N₁: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo, successivamente ogni due anni fino a 10 anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno; tuttavia i veicoli della categoria N₁ sono sottoposti anche a un controllo tecnico per i componenti che figurano nell'allegato I, punto 8.2, un anno dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno;
 - (b) veicoli della categoria M₁ utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: un anno dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno;
 - (c) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni.

Ai fini del primo comma, lettera a), nel caso dei controlli tecnici di cui all'articolo 4, paragrafo 3, la data di scadenza del certificato di revisione successivo è conteggiata a decorrere dalla data di scadenza del certificato di revisione temporaneo rilasciato a seguito di tali controlli.

2. Gli Stati membri stabiliscono intervalli appropriati entro i quali i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con motore a combustione di cilindrata superiore a 125 cm³ o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW devono essere sottoposti a controllo tecnico.
3. A prescindere dalla data dell'ultimo controllo tecnico del veicolo, i veicoli sono sottoposti a un controllo tecnico quando i sistemi e i componenti ambientali e di sicurezza del veicolo sono stati alterati o modificati in modo significativo.
4. Gli Stati membri o le autorità competenti possono fissare il periodo ragionevole durante il quale deve essere effettuato il controllo tecnico senza superare gli intervalli di cui al paragrafo 1.";

(6) l'articolo 6 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, con l'eccezione delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, gli Stati membri

assicurano che il controllo tecnico riguardi almeno gli ambiti di cui all'allegato I, punto 2.";

(b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per le categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm³ o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW, gli Stati membri determinano gli ambiti, gli elementi e i metodi appropriati di controllo.";

(c) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Lo Stato membro di immatricolazione può decidere di non richiedere i controlli di cui ai punti 8.1 o 8.2 dell'allegato I, punto 3, della presente direttiva durante il controllo tecnico di un veicolo, se tale veicolo ha superato con successo un corrispondente controllo delle emissioni allo scarico e/o acustiche, che comporta i controlli di cui ai punti 8.1 e/o 8.2 dell'allegato I, punto 3, della direttiva 2014/47/UE nei sei mesi antecedenti la data prevista per il controllo tecnico.";

(7) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Certificato di revisione

1. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti che hanno effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascino a quest'ultimo un certificato di revisione che contiene almeno gli elementi standardizzati dei corrispondenti codici armonizzati dell'Unione di cui all'allegato II. Gli Stati membri assicurano che i certificati di revisione siano rilasciati come attestati elettronici di attributi per i portafogli europei di identità digitale conformemente al regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio**.

Gli Stati membri assicurano che i certificati di revisione contengano le informazioni necessarie per l'autenticazione e la convalida di tali certificati.

Gli Stati membri informano la Commissione in merito agli emittenti affidabili di certificati di revisione e tengono l'elenco aggiornato. La Commissione mette a disposizione del pubblico un elenco di tali emittenti attraverso un canale sicuro e in forma firmata o sigillata elettronicamente adatta al trattamento automatizzato.

2. Gli Stati membri impongono ai centri di controllo o, se del caso, alle autorità competenti di fornire, su richiesta, una stampa certificata del certificato di revisione alla persona che presenta il veicolo ai fini del controllo tecnico. Tali stampe sono di facile utilizzo e contengono un [codice a barre] [codice QR] interoperabile che consente di verificarne l'autenticità, la validità e l'integrità. Entro sei mesi dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 9, il [codice a barre] [codice QR] rispetta le specifiche tecniche stabilite in tali atti di esecuzione. Le informazioni figuranti nel certificato sono espresse anche in formato leggibile all'uomo e presentate almeno nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro di rilascio.

3. Fatto salvo l'articolo 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, lo Stato membro riconosce il certificato di revisione rilasciato da tale altro Stato membro, come se avesse esso stesso rilasciato tale certificato, in formato cartaceo o elettronico, a condizione che il certificato di

revisione sia valido tenendo conto della frequenza dei controlli tecnici dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione e agli altri Stati membri qualsiasi nuovo modello di certificato di revisione e la descrizione della serie di dati rilasciati in tali certificati come attestati elettronici di attributi. La Commissione pubblica tali modelli e descrizioni delle serie di dati.

4. Oltre alle disposizioni di cui al paragrafo 3, gli Stati membri riconoscono la validità di un certificato di revisione, in formato elettronico o cartaceo, in caso di trasferimento della proprietà di un veicolo dotato di una prova valida del controllo tecnico periodico.
5. Lo Stato membro di immatricolazione riconosce la validità di un certificato di revisione temporaneo rilasciato in un altro Stato membro.
6. I centri di controllo comunicano per via elettronica all'autorità competente dello Stato membro interessato le informazioni contenute nei certificati di revisione da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene entro un termine ragionevole dopo il rilascio di ogni certificato di revisione. Gli Stati membri stabiliscono il periodo durante il quale l'autorità competente deve conservare tali informazioni. La durata di tale periodo non è inferiore a 36 mesi, fatti salvi i regimi fiscali nazionali degli Stati membri.
7. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni incluse nel precedente certificato di revisione siano messe a disposizione degli ispettori.
8. Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano notificati o resi disponibili quanto prima all'autorità responsabile dell'immatricolazione del veicolo. Tale notifica contiene le informazioni presenti nel certificato di revisione.
9. Entro il [data di entrata in vigore + 2 anni] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire le specifiche tecniche e le norme relative a quanto segue:
 - (a) il rilascio e la verifica in modo sicuro dei certificati di cui ai paragrafi 1 e 2;
 - (b) la garanzia della protezione e della sicurezza dei dati personali;
 - (c) la definizione della struttura comune dei dati dei certificati di revisione;
 - (d) il rilascio e la verifica di un [codice a barre] [codice QR] valido, sicuro e interoperabile;
 - (e) la notifica agli emittenti affidabili di certificati di revisione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

** Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).";

- (8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Monitoraggio delle carenze

1. Unicamente in caso di accertamento di carenze lievi, il controllo si considera superato, le carenze sono corrette e non vi è l'obbligo di ripresentare il veicolo al controllo.
2. In caso di accertamento di carenze gravi, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente decide in merito al periodo di tempo durante il quale il veicolo in questione può essere utilizzato prima di essere sottoposto a un altro controllo tecnico, che ha luogo non oltre due mesi dopo il controllo iniziale. Il risultato del controllo e il termine per il controllo successivo sono notificati allo Stato membro di immatricolazione e iscritti nel registro di immatricolazione conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, della direttiva 1999/37/CE del Consiglio***. Tale controllo successivo può aver luogo nello Stato membro in cui il veicolo non ha superato il controllo iniziale o nello Stato membro di immatricolazione.
3. In caso di accertamento di carenze pericolose, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente può decidere che il veicolo in questione non può essere utilizzato su strade pubbliche e che l'autorizzazione al suo uso su strada è sospesa per un periodo di tempo limitato, senza comportare una nuova procedura di immatricolazione. Tale richiesta di sospensione è notificata allo Stato membro di immatricolazione e la sospensione è iscritta nel registro di immatricolazione conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, della direttiva 1999/37/CE. Una volta corrette le carenze, è rilasciato senza indugio un nuovo certificato di revisione attestante la conformità del veicolo. Il nuovo certificato è rilasciato dall'autorità competente che ha chiesto la sospensione.
4. In caso di evidente manomissione o manipolazione di qualsiasi componente del veicolo, compresi il sistema di controllo delle emissioni, il silenziatore, i sistemi rilevanti ai fini della sicurezza o i contachilometri, al fine di ridurre o alterare la registrazione della distanza percorsa da un veicolo, tale manomissione o manipolazione è considerata una carenza grave o pericolosa ed è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

*** Direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).";

(9) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

"Articolo 16

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni e dati, in particolare al fine di verificare, al momento dei controlli tecnici, lo stato tecnico e giuridico del veicolo, se necessario nello Stato membro in cui quest'ultimo è immatricolato.

Gli Stati membri forniscono alle autorità competenti di altri Stati membri e ai centri di controllo autorizzati da altri Stati membri l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli, ai dati relativi al contenuto dei certificati di conformità, all'ultimo certificato di revisione, a qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada e alla cronistoria del contachilometri del veicolo conservati nelle banche dati nazionali.

Gli Stati membri interconnettono i loro sistemi elettronici sui certificati di revisione e sulla cronistoria dei contachilometri attraverso il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione, in modo che le autorità competenti e i centri di controllo autorizzati di qualsiasi Stato membro possano consultare in tempo reale la banca dati o il registro di immatricolazione nazionale pertinente di qualsiasi altro Stato membro.

2. Entro il [INSERIRE LA DATA: due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB e specificano i requisiti minimi per il formato e il contenuto delle informazioni e dei dati che gli Stati membri devono scambiare in relazione ai veicoli sottoposti a controlli tecnici. Tali atti di esecuzione garantiscono la protezione dei dati personali e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
3. Le interconnessioni dei sistemi elettronici di cui al paragrafo 1 sono operative entro un anno dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2.";

(10) l'articolo 17 è così modificato:

(a) il primo trattino è sostituito dal seguente:

"– aggiornare unicamente le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, se del caso, nell'eventualità di modifiche apportate alle categorie di veicoli risultanti da modifiche della legislazione in materia di omologazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza incidere sull'ambito di applicazione e sulla frequenza dei controlli;"

(b) il terzo trattino è sostituito dal seguente:

"– adattare il punto 3 dell'allegato I, a seguito di una valutazione positiva dei costi e dei benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e dell'accertamento delle carenze;"

(c) è aggiunto il seguente quarto trattino:

"– specificare i metodi per la misurazione del numero di particelle (PN) dei motori ad accensione comandata e per la misurazione degli ossidi di azoto (NO_x) dei motori ad accensione spontanea e ad accensione comandata di cui all'allegato I, punto 3, sezione 8.2.";

(11) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

Relazioni

Entro [due anni dalla data di cui all'articolo 20 bis, paragrafo 1], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, segnatamente in relazione ai veicoli della categoria L, la frequenza dei controlli, il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro e il riconoscimento dei certificati di revisione temporanei. La

relazione esamina altresì la necessità o meno di aggiornare gli allegati, segnatamente alla luce delle prassi e dei progressi tecnici.";

(12) è inserito il seguente articolo 20 bis:

"Articolo 20 bis

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo 2030, e successivamente entro il 31 marzo ogni tre anni, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online di cui all'articolo 28 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio**** ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tra tali dati figurano i seguenti (per ciascun anno civile):
 - (a) il numero di centri di controllo per ciascuno Stato membro;
 - (b) il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
 - (c) il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
 - (d) gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, conformemente all'allegato I, punto 3, della presente direttiva;
 - (e) il numero, la categoria e [il tasso di esito negativo] [il risultato del controllo] dei veicoli sottoposti a controllo immatricolati in un altro Stato membro.

La prima di queste relazioni dovrà riferirsi agli anni 2027, 2028 e 2029, separatamente.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il formato che gli Stati membri devono utilizzare per la comunicazione dei dati di cui al paragrafo 1 attraverso la piattaforma online. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai dati raccolti a norma del paragrafo 1.

**** Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).";

(13) l'articolo 22 è sostituito dal seguente:

"Articolo 22

Proroga della validità dei certificati di revisione in caso di crisi

1. Ai fini del presente articolo si applicano le definizioni seguenti:
 - (a) "situazione di crisi": un evento eccezionale, imprevisto e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o

all'esterno dell'Unione, con un impatto diretto o indiretto significativo sul settore dei trasporti su strada e che inoltre impedisce o compromette in modo sostanziale la possibilità per i proprietari o intestatari di veicoli immatricolati negli Stati membri o le autorità nazionali pertinenti di effettuare i controlli tecnici;

- (b) "periodo di crisi": il periodo durante il quale uno Stato membro è autorizzato dalla Commissione, secondo la procedura di cui al paragrafo 2, ad adottare le misure di cui al presente articolo.
2. Nel caso di una situazione di crisi che interessi tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, lo Stato membro può deferire la questione alla Commissione, mediante una richiesta debitamente motivata, affinché quest'ultima adotti una decisione che autorizza tale Stato membro ad attuare le misure di cui al presente articolo per tutto il suo territorio o parte di esso. Tali misure possono essere applicate per un periodo massimo di sei mesi. La Commissione può autorizzare la proroga delle misure, su richiesta dello Stato membro, per ulteriori periodi di sei mesi, finché persiste la situazione di crisi.
3. La Commissione può decidere che il periodo di crisi è iniziato prima che la questione sia stata deferita dallo Stato membro in questione a norma del paragrafo 2.
4. Se la Commissione riceve da due o più Stati membri richieste debitamente motivate relative a un'unica situazione di crisi che interessa tutto il loro territorio o parte di esso, può adottare un'unica decisione applicabile alla totalità di tali Stati membri.
5. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 1, e all'allegato II, punto 8, le autorità competenti degli Stati membri possono prorogare il periodo di validità dei certificati di revisione di tutte o di determinate categorie di veicoli, nel caso in cui tali certificati siano scaduti o scadrebbero altrimenti durante il periodo di crisi, per un periodo massimo di sei mesi. Tale periodo può essere rinnovato per ulteriori periodi successivi di sei mesi, fintantoché la crisi persiste e la Commissione lo autorizza.
6. Le misure adottate dagli Stati membri a norma del presente articolo sono immediatamente notificate alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri e pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.";
- (14) gli allegati I, III e IV sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva.

Articolo 2

Modifiche della direttiva 2014/47/UE

La direttiva 2014/47/UE è così modificata:

- (1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce i requisiti minimi per un regime di controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e per il telerilevamento dei veicoli circolanti nel territorio degli Stati membri.";

(2) l'articolo 2 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) è inserita la seguente lettera a bis):

"a bis) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – categoria di veicoli N1;"

ii) è aggiunto il seguente secondo comma:

"L'articolo 4 bis si applica anche ai veicoli a motore, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente – categoria di veicoli M1, e ai veicoli a motore a due, tre o quattro ruote di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio***** – categoria di veicoli L.

***** Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).";

(b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che non figurano al paragrafo 1 e di controllare altri aspetti del trasporto su strada e della sicurezza stradale, o di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. Nulla nella presente direttiva osta a che uno Stato membro limiti l'uso di un particolare tipo di veicolo a determinate parti della propria rete stradale per ragioni di sicurezza stradale.";

(3) l'articolo 3 è così modificato:

(a) il punto 11) è sostituito dal seguente:

"11) "certificato di revisione": un verbale di controllo tecnico quale definito all'articolo 3, punto 12), della direttiva 2014/45/UE;"

(b) il punto 18) è soppresso;

(c) sono aggiunti i seguenti punti 21) e 22):

"21) "telerilevamento": il controllo di veicoli mediante la misurazione delle emissioni allo scarico su strada, compresi gli ossidi di azoto e il particolato, o dei livelli di rumore dei veicoli che transitano in prossimità di apparecchiature fisse o mobili sul lato della strada, o mediante "plume chasing" nel caso di controllo di veicoli in relazione alle emissioni di inquinanti atmosferici;

22) "plume chasing": la misurazione delle emissioni di inquinanti atmosferici su strada prodotte da veicoli seguiti da un veicolo inseguitore munito di un dispositivo di campionamento e di uno strumento di misura appropriati.";

(4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Sistema di controlli su strada

Il sistema di controlli tecnici su strada comprende il ricorso al telerilevamento di cui all'articolo 4 bis, i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'articolo 10, paragrafo 2.";

- (5) è inserito il seguente articolo 4 bis:

"Articolo 4 bis

Telerilevamento

1. Gli Stati membri utilizzano la tecnologia di telerilevamento per lo screening dei veicoli a motore in relazione alle loro emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche. Ogni anno ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie per lo screening dell'equivalente di almeno il 30 % del parco di veicoli a motore immatricolati nel suo territorio utilizzando tale tecnologia.
2. Gli Stati membri utilizzano i risultati di tale telerilevamento per individuare i veicoli ad alte emissioni. Tuttavia un'unica misurazione mediante telerilevamento non è considerata sufficiente per stabilire se un veicolo ha o non ha superato un controllo su strada.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per verificare le emissioni allo scarico e/o il livello di rumore di qualsiasi veicolo che, sulla base dei dati di telerilevamento di almeno tre misurazioni relative a tale veicolo in un periodo di sei mesi, sia sospettato di generare emissioni superiori a un determinato livello. Per le emissioni allo scarico, tale livello è pari al doppio del livello medio per i veicoli appartenenti alla stessa categoria e alla stessa classe di emissione del veicolo e aventi lo stesso tipo di accensione, ossia accensione comandata o spontanea. Per il rumore, il livello deve superare di 3 dB il livello medio per i veicoli appartenenti alla stessa categoria di veicoli.

Tale verifica da parte degli Stati membri può essere effettuata come segue:

- (a) immediatamente dopo una misurazione mediante telerilevamento, nell'ambito di un controllo tecnico su strada effettuato a norma dell'articolo 10, compreso un controllo delle emissioni acustiche e/o allo scarico conformemente all'allegato II, punto 3, sottopunto 8;
 - (b) entro 15 giorni dall'ultima misurazione mediante telerilevamento in un centro di controllo di cui all'articolo 12 della direttiva 2014/45/UE, per i veicoli immatricolati nello Stato membro in cui hanno avuto luogo le misurazioni mediante telerilevamento, previa notifica al proprietario da parte dell'autorità competente entro cinque giorni dall'ultima misurazione mediante telerilevamento.
3. Per quanto concerne i veicoli immatricolati in un altro Stato membro, l'autorità competente notifica all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione le misurazioni mediante telerilevamento e qualsiasi successivo controllo tecnico su strada attraverso i punti di contatto di cui all'articolo 17 della presente direttiva. Qualora non sia stato effettuato alcun controllo su strada successivo, gli Stati membri di immatricolazione chiedono al titolare della carta di circolazione del veicolo di

presentare il veicolo presso qualsiasi centro di controllo di cui all'articolo 12 della direttiva 2014/45/UE al più tardi entro 45 giorni dalla notifica ricevuta dallo Stato membro in cui sono state effettuate le misurazioni mediante telerilevamento.

4. Gli Stati membri possono inoltre verificare le emissioni allo scarico e/o il livello di rumore dei veicoli le cui emissioni si sospetta che siano superiori al doppio, o superiori di oltre 3 dB, rispetto ai livelli medi di cui al paragrafo 2, sulla base di una o due misurazioni mediante telerilevamento. Tale verifica è effettuata conformemente al paragrafo 3.";

- (6) all'articolo 5, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dal seguente:

"1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b), c) e d), gli Stati membri effettuano, per ciascun anno civile, un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali pari almeno al 5 % del numero totale di tali veicoli immatricolati nel loro territorio.

2. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a bis), gli Stati membri effettuano, per ciascun anno civile, un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali pari almeno al 2 % del numero totale di tali veicoli immatricolati nel loro territorio.";

- (7) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"Per l'attribuzione di un profilo di rischio a un'impresa, gli Stati membri possono avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli più rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dalle autorità competenti degli Stati membri.

Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a c), gli Stati membri provvedono affinché le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III della presente direttiva rilevate nei veicoli gestiti da singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.";

- (8) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri impongono ai conducenti di disporre del certificato di revisione corrispondente al controllo tecnico periodico più recente in formato elettronico, o di una stampa certificata dello stesso, e della relazione di controllo tecnico su strada più recente. Gli Stati membri impongono alle loro autorità di accettare prove elettroniche di tali controlli tecnici.";

- (9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale

Nell'identificare veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono selezionare in via prioritaria veicoli utilizzati da imprese aventi un profilo di

rischio elevato ai sensi dei criteri di cui all'allegato I della presente direttiva o quali individuati nella direttiva 2006/22/CE. I veicoli possono essere selezionati per il controllo anche in modo casuale o qualora si sospetti ragionevolmente che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente, anche sulla base del telerilevamento.";

(10) all'articolo 10, paragrafo 1, il secondo comma è così modificato:

(a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione di controllo tecnico su strada, se disponibili, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 18 bis, paragrafo 1;"

(b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) procede a una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo a norma dell'articolo 13;"

(11) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

Controllo della fissazione del carico

1. Durante i controlli su strada i veicoli sono sottoposti al controllo della fissazione del loro carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, la proprietà o l'ambiente. I controlli sono effettuati per verificare che durante tutti i tipi di operazioni del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita:
 - (a) i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti o alle superfici del veicolo;
 - (b) i carichi non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.
2. Fatte salve le prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle soggette all'applicazione della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*****, la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico sono effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I, della presente direttiva. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui al punto 5 di tale sezione.
3. Le procedure di cui all'articolo 14 si applicano anche al seguito in caso di carenze gravi o pericolose relative alla fissazione del carico.
4. Gli Stati membri assicurano che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione a tal fine.

***** Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).";

(12) all'articolo 14 è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Qualsiasi evidente manomissione o manipolazione di qualsiasi componente del veicolo, compresi il sistema di controllo delle emissioni, il silenziatore e i sistemi rilevanti ai fini della sicurezza, è considerata una carenza grave o pericolosa ed è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.";

(13) all'articolo 16, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. Gli Stati membri provvedono affinché il conducente del veicolo riceva una copia elettronica della relazione di controllo.";

(14) all'articolo 18, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Ove in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'uso del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Tale notifica contiene gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato IV ed è comunicata al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione attraverso il sistema di messaggistica (sistema RSI) di cui all'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione*****.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione conformemente al presente articolo, primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

***** Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione, del 29 novembre 2017, relativo alle modalità concernenti le procedure per la notifica dei veicoli commerciali con carenze gravi o pericolose individuate nell'ambito di un controllo tecnico su strada (GU L 314 del 30.11.2017, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).";

(15) è inserito il seguente articolo 18 bis:

"Articolo 18 bis

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni e dati, in particolare al fine di verificare, al momento del controllo su strada di un veicolo, lo stato tecnico e giuridico del veicolo, se necessario, nello Stato membro in cui quest'ultimo è immatricolato.

Gli Stati membri forniscono alle autorità competenti di altri Stati membri l'accesso ai dati relativi al contenuto dei certificati di conformità, all'ultimo certificato di revisione, a qualsiasi relazione di controllo tecnico su strada e alla cronistoria del contachilometri del veicolo conservati nelle banche dati nazionali.

Gli Stati membri interconnettono i loro sistemi elettronici sui certificati di revisione e sulla cronistoria dei contachilometri attraverso il sistema elettronico MOVE-HUB

sviluppato dalla Commissione, in modo che le autorità competenti di qualsiasi Stato membro possano consultare in tempo reale la banca dati o il registro di immatricolazione nazionale pertinente di qualsiasi altro Stato membro.

2. Entro il [INSERIRE LA DATA: due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB e specificano i requisiti minimi per il formato e il contenuto delle informazioni e dei dati che gli Stati membri devono scambiare in relazione ai veicoli sottoposti a controlli su strada. Tali atti di esecuzione garantiscono la protezione dei dati personali e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.
3. Le interconnessioni dei sistemi elettronici di cui al paragrafo 1 sono operative entro un anno dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2.";

(16) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo 2030 e successivamente entro il 31 marzo ogni tre anni, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online di cui all'articolo 28 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio*****, ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tra tali dati figurano le informazioni seguenti, per ciascun anno civile:
 - (a) il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
 - (b) il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
 - (c) il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;
 - (d) in caso di controlli più approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato IV della presente direttiva;
 - (e) i risultati delle misurazioni mediante telerilevamento effettuate conformemente all'articolo 4 bis della presente direttiva.

La prima di queste relazioni dovrà riferirsi agli anni 2027, 2028 e 2029, separatamente.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate relative al formato per la comunicazione dei dati di cui al paragrafo 1 attraverso la piattaforma online. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2. Fino all'entrata in vigore di tali norme, gli Stati membri utilizzano il modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

La Commissione riferisce i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.

***** Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE,

2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).";

(17) l'articolo 21 è così modificato:

(a) il secondo e il terzo trattino sono sostituiti dai seguenti:

"– aggiornare l'allegato II, punto 3, per quanto riguarda i metodi nel caso in cui diventino disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti senza ampliare l'elenco di elementi da sottoporre a controllo;

– adattare l'allegato II, punto 3, a seguito della valutazione positiva di costi e benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e alla valutazione delle carenze in caso di modifica dei requisiti obbligatori derivanti dalla legislazione dell'Unione riguardante l'omologazione in materia di sicurezza o ambiente;"

(b) sono aggiunti i seguenti quarto quinto trattino:

"– fissare limiti comuni [di telerilevamento] per le emissioni allo scarico e/o acustiche da utilizzare per individuare i veicoli ad alte emissioni, sulla base dei risultati comunicati dagli Stati membri alla Commissione a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e); possono essere fissati limiti diversi per individuare i veicoli con sistemi di controllo delle emissioni difettosi e i veicoli con sistemi di controllo delle emissioni manomessi;

– specificare i metodi per la misurazione del numero di particelle (PN) dei motori ad accensione comandata e per la misurazione degli ossidi di azoto (NO_x) dei motori ad accensione spontanea e ad accensione comandata imposti a norma dell'allegato II, punto 3, sezione 8.2.";

(18) l'articolo 24 è sostituito dal seguente:

"Articolo 24

Relazioni

Entro [due anni dalla data di cui all'articolo 20, paragrafo 1], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva. Tale relazione analizza, in particolare, i suoi effetti in termini di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione delle emissioni.";

(19) gli allegati II, III, IV e V sono modificati conformemente all'allegato II della presente direttiva.

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [INSERIRE LA DATA: 2 anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEMA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

Indice

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE | 3 |
| 1.1. | Title of the proposal/initiative | 3 |
| 1.2. | Policy area(s) concerned | 3 |
| 1.3. | Objective(s) | 3 |
| 1.3.1. | General objective(s) | 3 |
| 1.3.2. | Specific objective(s) | 3 |
| 1.3.3. | Expected result(s) and impact | 3 |
| 1.3.4. | Indicators of performance | 4 |
| 1.4. | The proposal/initiative relates to: | 5 |
| 1.5. | Grounds for the proposal/initiative | 5 |
| 1.5.1. | Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative | 5 |
| 1.5.2. | Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action, that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone. | 5 |
| 1.5.3. | Lessons learned from similar experiences in the past | 7 |
| 1.5.4. | Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments | 8 |
| 1.5.5. | Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment | 8 |
| 1.6. | Duration of the proposal/initiative and of its financial impact | 9 |
| 1.7. | Method(s) of budget implementation planned | 9 |
| 2. | MANAGEMENT MEASURES | 11 |
| 2.1. | Monitoring and reporting rules | 11 |
| 2.2. | Management and control system(s) | 12 |
| 2.2.1. | Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed | 12 |
| 2.2.2. | Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them | 12 |
| 2.2.3. | Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure) | 12 |
| 2.3. | Measures to prevent fraud and irregularities | 12 |

| | | |
|----------|---|----|
| 3. | ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE..... | 14 |
| 3.1. | Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected..... | 14 |
| 3.2. | Estimated financial impact of the proposal on appropriations..... | 15 |
| 3.2.1. | Summary of estimated impact on operational appropriations..... | 15 |
| 3.2.1.1. | Appropriations from voted budget..... | 15 |
| 3.2.2. | Estimated output funded from operational appropriations (not to be completed for decentralised agencies)..... | 18 |
| 3.2.3. | Summary of estimated impact on administrative appropriations..... | 19 |
| 3.2.3.1. | Appropriations from voted budget..... | 19 |
| 3.2.4. | Estimated requirements of human resources..... | 19 |
| 3.2.4.1. | Financed from voted budget..... | 19 |
| 3.2.5. | Overview of estimated impact on digital technology-related investments..... | 20 |
| 3.2.6. | Compatibility with the current multiannual financial framework..... | 20 |
| 3.2.7. | Third-party contributions..... | 21 |
| 3.3. | Estimated impact on revenue..... | 21 |
| 4. | DIGITAL DIMENSIONS..... | 22 |
| 4.1. | Requirements of digital relevance..... | 22 |
| 4.2. | Data..... | 24 |
| 4.3. | Digital solutions..... | 24 |
| 4.4. | Interoperability assessment..... | 25 |
| 4.5. | Measures to support digital implementation..... | 26 |

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva che modifica la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE e che modifica la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE.

1.2. Settore/settori interessati

Trasporti, sicurezza stradale

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della presente iniziativa è migliorare ulteriormente la sicurezza stradale nell'UE, contribuire alla mobilità sostenibile e agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'UE sfruttando appieno il potenziale del pacchetto sui controlli tecnici.

1.3.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono:

- garantire la coerenza, l'obiettività e la qualità dei controlli tecnici dei veicoli di oggi e di domani;
- ridurre in modo significativo le manomissioni e migliorare l'individuazione dei veicoli difettosi, al fine di consentire l'individuazione di sistemi di controllo della sicurezza e delle emissioni (ad esempio le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche) difettosi/manomessi, nonché delle frodi relative ai contachilometri;
- migliorare l'archiviazione elettronica e lo scambio di dati pertinenti relativi all'identificazione e allo stato dei veicoli.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

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

La proposta contribuirà ad aumentare la sicurezza stradale nell'UE, con un impatto stimato di 6 912 vite salvate e 64 885 lesioni gravi evitate. Favorirà inoltre la mobilità sostenibile riducendo le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche, con conseguenti risparmi sui costi esterni, stimati a 83,4 miliardi di EUR.

Contribuirà ad agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'UE attraverso l'eliminazione degli ostacoli alla reimmatricolazione di veicoli in un altro Stato membro e il riconoscimento (limitato) a livello di UE dei certificati dei controlli tecnici periodici.

Dovrebbe apportare benefici significativi grazie all'introduzione di metodi di controllo volti a controllare i veicoli elettrici, al miglioramento dei controlli delle emissioni (misurazione di NO_x e PN) e all'introduzione di metodi di controllo per gli ADAS e altri sistemi di sicurezza. Si prevedono benefici anche grazie all'introduzione di controlli obbligatori di fissazione del carico e di nuovi modi di

controllo, quali il *plume chasing* e il telerilevamento al fine di monitorare le emissioni di inquinanti e acustiche, nonché di misure di governance dei dati.

Secondo le previsioni, l'iniziativa dovrebbe migliorare l'individuazione dei veicoli difettosi e manomessi e quindi ridurre il numero, anche attraverso l'estensione dei controlli su strada ai veicoli commerciali leggeri. Si prevede che ciò comporterà una riduzione significativa della manomissione dei contachilometri in ragione dell'obbligo di registrazione delle letture dei contachilometri e di rendere disponibili le registrazioni in caso di reimmatricolazione.

Dovrebbe inoltre apportare benefici grazie al certificato di revisione elettronico obbligatorio, all'introduzione del documento di immatricolazione dei veicoli in formato digitale, all'accesso alle relazioni sui controlli tecnici periodici nelle banche dati nazionali e all'estensione dei dati inclusi nei registri di immatricolazione nazionali.

I benefici complessivi sono stimati ammontare a 391,6 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento.

1.3.4. *Indicatori di prestazione*

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Per quanto riguarda l'obiettivo relativo alla sicurezza stradale, la Commissione monitora regolarmente i *principali indicatori di sicurezza stradale*, tra cui le tendenze del numero di morti e feriti gravi e leggeri per Stato membro e per categoria di veicolo, età e determinate caratteristiche del veicolo. È improbabile che informazioni dettagliate sulle cause degli incidenti, in particolare sui difetti dei veicoli, diventino presto disponibili su larga scala. In futuro, l'analisi dei registratori di dati di evento prevista dal regolamento sulla sicurezza generale potrebbe fornire informazioni più dettagliate sulle cause di una percentuale significativa di incidenti. Fino ad allora, gli obblighi di comunicazione esistenti dovrebbero essere aggiornati per rispondere meglio alle esigenze attuali di monitoraggio.

Per quanto concerne la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, le tendenze relative all'*inquinamento atmosferico e acustico* sono costantemente monitorate dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA). Parte della riduzione prevista nel corso degli anni sarà collegata a questa iniziativa attraverso una migliore manutenzione dei veicoli e una minore manomissione dei sistemi di controllo delle emissioni. I progressi compiuti verso l'obiettivo di contribuire alla mobilità sostenibile possono essere misurati sulla base delle tendenze dei risultati dei controlli tecnici periodici e dei controlli su strada, nonché dei dati di telerilevamento.

Per quanto riguarda l'obiettivo di *agevolare la libera circolazione*, gli indicatori di successo saranno il numero di Stati membri che riconoscono i controlli tecnici periodici condotti all'estero.

Al fine di misurare il successo dell'iniziativa, sono fissati i seguenti obiettivi operativi: 1) applicare i nuovi metodi di controllo della sicurezza e delle emissioni disponibili; 2) interconnettere i registri di immatricolazione e le banche dati dei contachilometri degli Stati membri attraverso un hub comune; 3) digitalizzare i documenti dei veicoli; 4) ridurre il numero di veicoli difettosi e manomessi sulle strade dell'UE.

I servizi della Commissione monitoreranno l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che

misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Cinque anni dopo l'inizio dell'applicazione della legislazione riveduta, è opportuno che i servizi della Commissione effettuino una valutazione al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati conseguiti.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione;
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁵⁶;
- 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

Le autorità pubbliche nazionali dovranno istituire una banca dati per registrare la cronistoria dei contachilometri dei veicoli immatricolati nel loro territorio, interconnettere i registri di immatricolazione nazionali esistenti attraverso la piattaforma di messaggistica MOVE-HUB, aggiungere elementi di dati nuovi a tali registri e introdurre il telerilevamento, che richiede l'acquisto e l'installazione di nuove apparecchiature sul lato della strada nonché un sistema di monitoraggio.

I centri che svolgono i controlli tecnici dovranno aggiornare i requisiti relativi ai controlli e introdurre di nuovi, il che richiederà ulteriori investimenti in attrezzature, capacità di controllo e formazione degli ispettori. Si prevede tuttavia che i centri che svolgono i controlli tecnici saranno in grado di recuperare almeno una parte dei costi aggiuntivi grazie alle opportunità commerciali aggiuntive (aumento del numero di controlli) e in alcuni casi (a seconda dello Stato membro) grazie a oneri per i controlli tecnici periodici leggermente più elevati.

Le officine di riparazione dei veicoli, i concessionari di veicoli a motore e altre officine dovranno aggiornare il loro software per ufficio al fine di poter essere in grado di trasferire i loro dati alla banca dati nazionale centrale, in ragione dell'obbligo di istituire un sistema per registrare le letture dei contachilometri rilevate su autovetture e furgoni.

I costruttori di automobili dovranno adeguare i loro sistemi a un quadro di governance per fornire ai centri di controllo e alle autorità competenti l'accesso ai dati di bordo necessari per effettuare i controlli tecnici periodici e i controlli su strada e apportare gli adeguamenti ai loro sistemi informatici per garantire l'accesso ai dati pertinenti, così come i costi di manutenzione.

Alcuni proprietari di veicoli saranno inoltre sottoposti a controlli tecnici periodici e/o su strada supplementari. A causa delle nuove prescrizioni in materia di controlli concernenti sicurezza, emissioni di inquinanti atmosferici ed emissioni acustiche, alcuni proprietari di veicoli potrebbero dover riparare i loro veicoli per garantire che possano superare il controllo tecnico periodico e rimanere in uso.

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

⁵⁶ 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.

Se da un lato è probabile che lo sviluppo tecnologico migliori ulteriormente la sicurezza dei veicoli, dall'altro l'adozione di tecnologie nuove nel parco veicoli dell'UE richiederebbe un certo tempo e alcune delle nuove caratteristiche potrebbero anche comportare rischi nuovi. Analogamente, sebbene la manomissione possa essere resa più difficile da soluzioni tecniche, è improbabile che scompaia senza consentire ai controlli sui veicoli di individuare modifiche illegali, in particolare del software di gestione del motore, ad esempio garantendo un migliore accesso ai dati di bordo. Pertanto, in assenza di un intervento a livello di UE, è probabile che il problema persista.

Gli Stati membri possono adottare misure unilaterali; tuttavia tali misure non possono sostituire l'effetto di coordinamento e armonizzazione delle tre direttive, con il rischio di possibili distorsioni del mercato unico e di affrontare solo parzialmente il problema.

Il problema del controllo insufficiente delle emissioni di inquinanti atmosferici dei veicoli persisterebbe fintantoché sulle strade siano presenti veicoli dotati di motori a combustione interna. Sebbene tramite norme più rigorose in materia di emissioni e una graduale elettrificazione il numero di veicoli che generano emissioni dallo scarico diminuirà, tali veicoli continueranno a circolare nell'UE per decenni da ora. Senza aggiornare gli attuali requisiti di controllo delle emissioni a livello di UE, gli Stati membri potrebbero tuttavia non introdurre i metodi di controllo più efficaci ed efficienti già disponibili. Analogamente, sebbene un maggior numero di Stati membri possa iniziare a sperimentare i controlli su strada della rumorosità, è improbabile che il problema dei veicoli rumorosi si riduca significativamente senza un approccio più sistematico e coordinato.

In assenza di un intervento a livello di UE, alcuni Stati membri possono adottare misure unilaterali o bilaterali, come la registrazione sistematica (ed eventualmente lo scambio) delle letture dei contachilometri o sviluppare accordi per il mutuo riconoscimento dei certificati di revisione. Tuttavia persisterebbe il problema sistemico di uno scambio insufficiente e inefficiente di dati relativi ai veicoli connessi alla circolazione stradale, il che ostacolerebbe l'attuazione e l'applicazione efficaci delle norme esistenti.

Dato che il trasporto su strada e l'industria automobilistica sono settori che operano a livello internazionale, è molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello di Stati membri. Sebbene le prassi nazionali differiscano storicamente, un certo livello minimo di armonizzazione nei controlli dei veicoli e nelle soluzioni concordate per lo scambio di dati sui veicoli tra gli Stati membri è più efficace di molteplici soluzioni nazionali non coordinate.

Con l'applicazione di norme comuni volte a sottoporre a controllo le tecnologie moderne dei veicoli (veicoli elettrici, ADAS e le più recenti attrezzature di controllo delle emissioni), gli Stati membri beneficerebbero di economie di scala e i costruttori di apparecchiature per i controlli potranno operare in un mercato più omogeneo. Il funzionamento del mercato unico sarà migliorato anche in considerazione del fatto che i veicoli saranno sottoposti a controlli analoghi in condizioni analoghe e gli operatori dei trasporti dovranno sostenere costi simili.

Il coordinamento delle condizioni di accesso e di scambio dei dati relativi ai veicoli a livello di UE non solo sarà più efficiente degli accordi bilaterali e dei negoziati con i singoli costruttori, ma livellerà anche la parità di condizioni tra gli Stati membri e li metterà, collettivamente, in una posizione più forte nei confronti dell'industria automobilistica.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Dal 1977 sono state introdotte diverse misure a livello di UE, in quanto gli Stati membri avevano iniziato a elaborare le proprie normative nazionali in materia di controlli tecnici dei veicoli, il che ha portato a una mancanza di armonizzazione. Il pacchetto sui controlli tecnici del 2014 si è basato sui requisiti inclusi nelle precedenti direttive relative ai controlli tecnici, ai controlli su strada e alle norme sui documenti di immatricolazione dei veicoli. Al fine di conseguire l'obiettivo di migliorare la sicurezza dei veicoli su strada, sono state rafforzate le norme minime dell'UE per i controlli tecnici periodici e sono state introdotte norme obbligatorie, unitamente all'introduzione di controlli su strada casuali. Ciò è stato ritenuto essenziale per evitare di ridurre l'efficacia dell'esecuzione dei controlli tecnici. Al fine di conseguire l'obiettivo di mettere a disposizione i dati necessari per i controlli tecnici e quelli risultanti dai controlli tecnici stessi, la direttiva sui controlli tecnici periodici incoraggia altresì la cooperazione e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, comprese le registrazioni dei controlli tecnici.

La rilevanza del pacchetto sui controlli tecnici è diminuita negli ultimi anni in ragione del crescente divario tra i requisiti esistenti in materia di controllo tecnico e i nuovi sistemi installati nei veicoli moderni. Per quanto riguarda i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS), i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), l'interfaccia uomo-macchina (HMI) e le caratteristiche di sicurezza elettronica, le tre direttive non sembrano fornire un quadro sufficientemente completo. Attualmente il pacchetto sui controlli tecnici non contempla protocolli di prova specifici per garantire la conformità e la manutenzione dei veicoli elettrici e ibridi, compresi gli aggiornamenti del software, in modo sicuro ed efficiente.

Per quanto concerne l'obiettivo del pacchetto sui controlli tecnici di contribuire alla riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto su strada, alcuni dei controlli utilizzati nei controlli tecnici periodici non sono più sufficientemente sensibili da rilevare eventuali guasti relativi alle emissioni nei veicoli a combustione interna. I motori e i sistemi di scarico dei gas dei veicoli moderni presentano criteri critici di individuazione che non sono contemplati dai metodi di controllo attualmente prescritti, e il contributo attuale del pacchetto sui controlli tecnici alla riduzione del numero di veicoli ad alte emissioni in circolazione è diventato meno rilevante. Inoltre attualmente non esistono disposizioni dell'UE in materia di controlli tecnici per sottoporre a controllo i veicoli al fine di verificare la manipolazione/un difetto concernente gli NO_x o la manipolazione/un difetto concernente il filtro antiparticolato diesel.

Per quanto concerne il miglioramento dello scambio di informazioni sui risultati dei controlli tra gli Stati membri, l'attuale quadro per lo scambio di informazioni non è stato efficace. Sebbene la legislazione menzioni come possibilità lo scambio elettronico di dati tra le autorità degli Stati membri, non tutti i paesi fanno uso di tale possibilità. Anche se l'armonizzazione dei documenti di immatricolazione dei veicoli ha reso più facile per le persone immatricolare veicoli di altri Stati membri e del

SEE, esiste un margine di miglioramento del processo di digitalizzazione, semplificandolo persino.

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

La proposta è coerente con gli obiettivi e le priorità stabiliti nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del 2020 e nel Green Deal europeo dell'UE, garantendo che i veicoli sulle strade mantengano nel corso del tempo un livello adeguato di sicurezza e prestazioni ambientali.

È in linea con gli obiettivi fissati nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale e dovrebbe inoltre apportare un contributo significativo agli obiettivi della politica dell'UE in materia di aria pulita, compresi quelli della direttiva sulla qualità dell'aria ambiente e della direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni, grazie a un'individuazione migliore e una riduzione della presenza di grandi inquinanti che rappresentano una quota molto elevata delle emissioni totali prodotte dal trasporto su strada.

La proposta faciliterà l'accesso online alle informazioni relative ai veicoli, alle procedure amministrative pertinenti e ai servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi, in linea con il regolamento sullo sportello digitale unico. Lo scambio di informazioni relative ai controlli tecnici e ai dati di immatricolazione sarà allineato alle norme pertinenti in materia di protezione dei dati (regolamento generale sulla protezione dei dati).

La presente proposta è inoltre in linea con le prescrizioni in materia di sicurezza e ambiente stabilite nei regolamenti di omologazione, compreso il regolamento sulla sicurezza generale. Comprende misure volte a garantire che i proprietari continuino a rispettare norme minime per tutta la durata di vita del veicolo. La presente proposta garantisce l'allineamento tra le prove dei controlli tecnici periodici e dei controlli su strada ed il processo di omologazione, anche in relazione al ricorso a controlli tecnici periodici elettronici. La proposta è inoltre coerente con le prescrizioni della legislazione sui veicoli fuori uso.

La proposta è pertanto considerata coerente con le pertinenti strategie e i pertinenti strumenti giuridici dell'UE e contribuisce alle priorità politiche dell'UE.

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

I costi una tantum nel 2027 e i costi di adeguamento correnti della Commissione sono connessi principalmente all'aggiornamento del sistema informatico che funge da interfaccia comune per sostenere le interazioni tra autorità/organizzazioni governative, in particolare per quanto riguarda lo scambio di informazioni relative ai veicoli. La funzionalità informativa si baserà sulla piattaforma esistente (MOVE-HUB) sviluppata e gestita dalla Commissione ai fini dello scambio tra gli Stati membri di varie informazioni relative al trasporto stradale. Il potenziamento di questo sistema consentirebbe di utilizzare al meglio l'organizzazione attuale e le risorse finora investite.

La piena attuazione del pacchetto sui controlli tecnici riveduto richiederà inoltre risorse umane aggiuntive a un livello pari a 1 ETP/anno a partire dal 2027, connesse ai lavori di attuazione della legislazione, compreso il sostegno agli Stati membri per l'istituzione del quadro tecnico e digitale richiesto.

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 previsti⁵⁷

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.

⁵⁷

Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Osservazioni

L'attuazione della proposta richiede l'aggiornamento e il mantenimento di un sistema informatico esistente. Tale sistema dovrebbe connettere le reti esistenti di sistemi informatici nazionali e di punti di accesso interoperabili che operano sotto la responsabilità e la gestione individuali di ciascuno Stato membro, al fine di garantire uno scambio sicuro e affidabile di informazioni relative ai veicoli. La Commissione definirà soluzioni informatiche adeguate negli atti di esecuzione, comprese la progettazione/l'architettura e le specifiche tecniche per una piattaforma di interfaccia per interconnettere i sistemi nazionali ai fini dello scambio di informazioni.

I costi di adeguamento per la Commissione dovrebbero consistere in due elementi di costo principali (calcolati in valore netto attuale), come illustrato di seguito:

- i costi di adeguamento non ricorrenti (una tantum) sostenuti nel 2027 per il necessario aggiornamento tecnico della piattaforma informatica e le corrispondenti prove sullo scambio tra gli Stati membri di informazioni relative ai veicoli, stimati ammontare a 200 000 EUR;
- i costi di adeguamento correnti (manutenzione della piattaforma dedicata e sostegno per la stessa) stimati ammontare a circa 50 000 EUR l'anno destinati allo scambio interattivo di informazioni tra le autorità degli Stati membri.

I lavori sull'attuazione del pacchetto sui controlli tecnici, compreso il successivo sostegno agli Stati membri ai fini dell'istituzione del quadro tecnico e digitale necessario, richiedono un aumento delle risorse umane a un livello di 1 ETP/anno a partire dal 2027, per un periodo di almeno tre anni.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

I compiti svolti direttamente dalla DG MOVE seguiranno il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio attuato dalla Commissione e dalle agenzie esecutive, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

Per quanto riguarda i controlli tecnici periodici, a norma dell'articolo 20 bis della direttiva sui controlli tecnici periodici, gli Stati membri devono comunicare alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online⁵⁸ ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tali dati devono indicare (per ciascun anno civile):

- il numero di centri di controllo per ciascuno Stato membro;
- il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
- il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
- gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, conformemente all'allegato I, punto 3;
- se i veicoli immatricolati in un altro Stato membro sono stati sottoposti a controllo, il numero, la categoria e i risultati dei controlli di tali veicoli.

Per quanto riguarda i controlli su strada, a norma dell'articolo 20 della direttiva sui controlli su strada, gli Stati membri devono comunicare alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online ("piattaforma online", la stessa di cui sopra), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tali dati devono indicare (per ciascun anno civile):

- il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
- il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
- il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;
- in caso di controlli più approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato IV;
- i risultati delle misurazioni mediante telerilevamento effettuate conformemente all'articolo 4 bis.

Il nuovo periodo di riferimento degli Stati membri è esteso dai due anni attuali a tre anni al fine di contribuire a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle autorità nazionali. La piattaforma online è intesa a facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche funzionalità di comunicazione.

⁵⁸ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

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

L'unità della DG MOVE incaricata del settore gestirà l'attuazione della direttiva

La spesa sarà eseguita in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento finanziario. La strategia di controllo per gli appalti e le sovvenzioni in seno alla DG MOVE comprende specifici controlli ex ante a livello giuridico, operativo e finanziario sulle procedure (anche per gli appalti; un riesame a cura del comitato consultivo per gli appalti e i contratti) e sulla firma di contratti e accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette a controlli ex ante e, se necessario, a controlli ex post e finanziari.

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

Per quanto riguarda l'attuazione dei compiti relativi all'istituzione del meccanismo, i rischi individuati sono legati al ricorso alle procedure di appalto: ritardi, disponibilità di dati, informazioni tempestive al mercato, ecc. Questi rischi sono presi in considerazione dal regolamento finanziario e mitigati dalla serie di controlli interni posti in essere dalla DG MOVE per gli appalti di questo valore.

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)

L'aumento di bilancio richiesto riguarda il potenziamento e il mantenimento del sistema informatico. Per quanto riguarda le attività di controllo relative ai sistemi informatici sviluppati o gestiti dalla direzione responsabile della proposta, il comitato direttivo per l'informatica monitora regolarmente le banche dati della direzione e i progressi compiuti, tenendo conto della semplificazione e dell'efficienza in termini di costi delle risorse informatiche della Commissione.

La DG MOVE riferisce annualmente, nella relazione annuale di attività, in merito ai costi legati al controllo delle sue attività. Il profilo di rischio e il costo dei controlli per le attività di appalto sono in linea con i requisiti.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi viene effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni, ecc.) saranno inserite in tutti gli accordi e i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;
- per contrastare le frodi, la corruzione e altre attività illegali saranno applicate senza limitazioni le disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF);

Nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e su una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della DG MOVE di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

Le disposizioni contrattuali applicabili agli appalti pubblici garantiscono che gli audit e le verifiche in loco possano essere effettuati dai servizi della Commissione, compreso l'OLAF, applicando le disposizioni standard raccomandate dall'OLAF.

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. ⁵⁹ . | di paesi EFTA ⁶⁰ | di paesi candidati e potenziali candidati ⁶¹ | di altri paesi terzi | altre entrate con destinazione specifica |
| 01 | 02.20.04.01. | Diss. | NO | NO | NO | 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 |

⁵⁹ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁶⁰ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁶¹ 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 01 | Mercato unico, innovazione e agenda digitale | | | | |
|---|-----------|-----------|--|-------|-------|--------------------|------------|
| DG: MOVE | | | Anno | Anno | Anno | Anno | TOTALE QFP |
| | | | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 ⁶² | 2021-2027 |
| Stanziamenti operativi | | | | | | | |
| Linea di bilancio 02 20 04 01 | Impegni | (1a) | | | | 0,25 | 0,250 |
| | Pagamenti | (2a) | | | | 0,25 | 0,250 |
| Linea di bilancio | Impegni | (1b) | | | | | 0,000 |
| | Pagamenti | (2b) | | | | | 0,000 |
| Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁶³ | | | | | | | |
| Linea di bilancio | | (3) | | | | | 0,000 |
| TOTALE stanziamenti per la DG MOVE | Impegni | =1a+1b+3 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | Pagamenti | =2a+2b+3 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | | | Anno | Anno | Anno | Anno | TOTALE QFP |
| | | | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2021-2027 |
| TOTALE stanziamenti operativi | Impegni | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

⁶² L'anno 2027 è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Per gli anni successivi, i costi di adeguamento correnti sono stimati al livello di 0,05 milioni di EUR, fatto salvo il prossimo QFP.

⁶³ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

| | | | | | | | |
|---|-----------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------|
| | Pagamenti | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| 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 1 del quadro finanziario pluriennale | Impegni | =4+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | Pagamenti | =5+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | | | 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 | 0,250 |
| | Pagamenti | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 |
| • 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 | 0,250 | 0,250 |
| | Pagamenti | =5+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

| Rubrica del quadro finanziario pluriennale | 7 | "Spese amministrative" | | | | TOTALE QFP 2021-2027 |
|--|--------------|------------------------|--------------|--------------|-------------------------|----------------------|
| DG: MOVE | | Anno 2024 | Anno 2025 | Anno 2026 | Anno 2027 ⁶⁴ | |
| • Risorse umane | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| • Altre spese amministrative | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| TOTALE DG MOVE | Stanziamanti | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |

| | | | | | | |
|--|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale | (Totale impegni = Totale pagamenti) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
|--|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

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 | 0,438 | 0,438 |
| del quadro finanziario pluriennale | Pagamenti | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,438 | 0,438 |

⁶⁴

Il quadro tecnico e digitale richiede risorse umane aggiuntive al livello di 1 ETP/anno a partire dal 2027. Per gli anni successivi ciò non pregiudica il prossimo QFP.

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 ⁶⁵ | Costo medio | z | Costo | z | Costo | z | Costo | z | Costo | z | Costo | z | Costo | z | Costo | z | Costo | N. totale |
| OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁶⁶ ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Risultato | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Risultato | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Risultato | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totale parziale obiettivo specifico 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OBIETTIVO SPECIFICO 2 ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Risultato | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totale parziale obiettivo specifico 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁶⁵ 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.).

⁶⁶ 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 | 0,188 | 0,188 |
| Altre spese amministrative | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Totale parziale RUBRICA 7 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| 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 | 0,188 | 0,188 |

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 ⁶⁷ |
|---|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| • Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei) | | | | |
| 20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 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 |

⁶⁷ Il quadro tecnico e digitale richiede risorse umane aggiuntive al livello di 1 ETP/anno a partire dal 2027. Per gli anni successivi ciò non pregiudica il prossimo QFP.

| | | | | | |
|--|------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 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 | 1 |

Considering the overall strained situation in Heading 7, in terms of both staffing and the level of appropriations, the human resources required will be met by staff from the DG who are already assigned to the management of the action and/or have been redeployed within the DG or other Commission services.

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 | 0,250 | 0,250 |
| Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| TOTALE | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

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:

Stanziamanti 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: | Stanziamanti disponibili per l'esercizio in corso | Incidenza della proposta/iniziativa ⁶⁸ | | | |
|----------------------------------|---|---|------------------|------------------|------------------|
| | | 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)

⁶⁸ 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.

4. DIMENSIONI DIGITALI

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

P1: imporre il rilascio del certificato di revisione in formato elettronico

- Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 8, paragrafo 2;
- sebbene consenta l'uso di certificati di revisione "elettronici", l'attuale direttiva sui controlli tecnici periodici impone la consegna di una stampa certificata alla persona che presenta il veicolo per il controllo tecnico periodico. La misura limiterà tale obbligo al solo rilascio di un documento elettronico, fornendo nel contempo una stampa soltanto se la persona che presenta il veicolo ne fa richiesta;
- lo scambio di dati relativi ai controlli tecnici periodici nell'ambito della P1 consentirà alle autorità di contrasto di verificare lo stato di qualsiasi veicolo immatricolato nell'UE in caso di controllo su strada o ai fini della reimmatricolazione, senza che il proprietario del veicolo debba presentare un certificato stampato;
- portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- gestione dei registri di immatricolazione nazionali e delle banche dati relative ai controlli tecnici periodici esistenti.

P2: fornire accesso elettronico ai dati pertinenti, anche sulle relazioni sui controlli tecnici periodici conservate nelle banche dati nazionali, alle autorità di immatricolazione di altri Stati membri dell'UE utilizzando un'interfaccia comune

- Direttiva 1999/37/CE riveduta (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli), articolo 15; direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 16; e direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 18 bis; direttiva 2014/47/UE (direttiva sui controlli su strada);
- tale misura imporrà agli Stati membri di fornire l'accesso ad altri Stati membri che chiedono l'immatricolazione o i dati relativi ai controlli tecnici periodici e la cronistoria dei contachilometri per i veicoli immatricolati nel loro territorio;
- portatori di interessi coinvolti: Stati membri, Commissione;
- al fine di agevolare lo scambio di dati, la misura imporrebbe agli Stati membri di collegare le rispettive banche dati nazionali (registri di immatricolazione e corrispondenti banche dati concernenti i controlli tecnici periodici, a seconda dei casi) alla piattaforma MOVE-HUB esistente, sviluppata e gestita dalla Commissione ai fini dello scambio di varie informazioni relative al trasporto su strada tra gli Stati membri.

P3: introdurre il rilascio delle carte di circolazione in formato digitale al fine di sostituire gradualmente i documenti cartacei (e carte intelligenti) attuali

- Direttiva 1999/37/CE riveduta (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli), articoli 2, 3 e 5 e allegato III;
- la misura introdurrà automaticamente l'obbligo di rilasciare per default le nuove carte di circolazione in formato digitale. I dettagli tecnici della carta di circolazione digitale/mobile saranno definiti in un atto di esecuzione e faranno

riferimento alle pertinenti norme ISO, come nel caso della patente di guida digitale. Analogamente alla patente di guida mobile, la carta di circolazione digitale si baserà sull'iniziativa eIDAS;

- portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- la misura si applica a tutte le categorie di veicoli soggette a immatricolazione negli Stati membri. Ai fini dell'identificazione dei veicoli nel traffico stradale e della reimmatricolazione, gli Stati membri dovranno riconoscere la versione digitale della carta di circolazione. Come per i documenti fisici, la carta di circolazione digitale dei veicoli sarebbe utilizzata per confermare l'immatricolazione del veicolo, per verificare alcuni dati tecnici che lo riguardano (la versione digitale potrebbe memorizzare più dati della versione cartacea) e per consentire la verifica da parte delle autorità.

P4: aggiungere dati nuovi al registro di immatricolazione – serie minima obbligatoria (tra cui figurano: paese di 1^a immatricolazione, stato di immatricolazione, stato dei controlli tecnici periodici, variazioni dovute a trasformazione)

- Direttiva 1999/37/CE riveduta (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli), articolo 6, allegati I e II;
- questa misura prevede una serie minima di dati obbligatori che gli Stati membri devono registrare. Tra gli elementi di dati nuovi potrebbero figurare, tra l'altro: a) paese in cui il veicolo è stato immatricolato per la prima volta; b) stato del veicolo (ad esempio radiato, temporaneamente radiato, sospeso, esportato, fine vita, distrutto); c) stato dei controlli tecnici periodici (superato senza difetti o con difetti minori, validità limitata con difetti gravi, controllo non superato – difetti critici) e validità del certificato di revisione (compresa la data di scadenza), nonché stato della batteria (per i veicoli elettrici): numero di identificazione della batteria; e informazioni in merito all'eventualità che la batteria sia stata riparata o sostituita; d) modifiche della documentazione o trasformazione – qualsiasi ristrutturazione importante del veicolo da omologare e immatricolare; e) per un veicolo definitivamente radiato, informazioni sui motivi della radiazione;
- portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- gestione dei registri di immatricolazione nazionali e delle banche dati relative ai controlli tecnici periodici esistenti.

P5: registrazione delle letture dei contachilometri nelle banche dati nazionali

- Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 4 bis;
- la misura prevede che i prestatori di servizi che effettuano lavori di riparazione o manutenzione su un veicolo registrino le letture del contachilometri in un'apposita banca dati nazionale o nel registro di immatricolazione nazionale. I costruttori di veicoli devono inoltre inviare le letture periodiche dei contachilometri acquisite dai loro veicoli connessi. L'articolo impone inoltre agli Stati membri di condividere la cronistoria dei contachilometri con gli ispettori, l'intestatario della carta di circolazione e le autorità competenti degli Stati membri (cfr. P2);
- portatori di interessi coinvolti: Stati membri, riparatori di veicoli, officine, costruttori di veicoli, proprietari di veicoli e potenziali acquirenti.

P6: trasmissione di informazioni dagli Stati membri alla Commissione

- Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 20 bis; direttiva 1999/37/CE riveduta (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli), articolo 16; direttiva 2014/47/UE (direttiva sui controlli su strada), articolo 20;
- analogamente, ma in modo più semplice e meno frequente rispetto all'attuale obbligo di comunicazione previsto dalla direttiva sui controlli su strada, gli Stati membri saranno tenuti a comunicare ogni tre anni una serie minima di informazioni relative ai controlli tecnici periodici, ai controlli su strada e alle reimmatricolazioni dei veicoli. Gli Stati membri utilizzeranno una piattaforma comune di comunicazione anziché inviare messaggi di posta elettronica con file Excel allegati. Il formato per la comunicazione sarà stabilito in un atto di esecuzione che sarà adottato dalla Commissione;
- portatori di interessi coinvolti: Stati membri.

4.2. Dati

Non saranno raccolti dati a livello della Commissione, fatta eccezione per i dati cumulativi forniti dagli Stati membri che comunicano dati (per maggiori dettagli cfr. P6 e il punto 2.1 della presente dichiarazione sul monitoraggio e sulla comunicazione). Tali dati riguardano il numero di veicoli sottoposti a controlli tecnici periodici e su strada, il paese di immatricolazione e il numero e i tipi di carenze.

Tutte le altre prescrizioni (P1, P2, P3, P4, P5 – cfr. sopra) sono coerenti con il regolamento sullo sportello digitale unico agevolando l'accesso online alle informazioni relative ai veicoli, alle procedure amministrative pertinenti e ai servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi.

Contribuiscono inoltre agli obiettivi della strategia europea per i dati per lo sviluppo di spazi europei di dati per le pubbliche amministrazioni che possano sostenere l'applicazione della legislazione, compresa quella in materia di sicurezza stradale e ambiente.

Lo scambio di informazioni relative ai controlli tecnici e ai dati di immatricolazione dovrà essere allineato alle norme pertinenti in materia di protezione dei dati (regolamento generale sulla protezione dei dati).

È stato seguito il principio "una tantum" ed è stata esaminata la possibilità di riutilizzare i dati esistenti.

4.3. Soluzioni digitali

Al fine di agevolare lo scambio di dati, la P2 imporrebbe agli Stati membri di collegare le rispettive banche dati nazionali (registri di immatricolazione e corrispondenti banche dati concernenti i controlli tecnici periodici, a seconda dei casi) alla piattaforma MOVE-HUB esistente, sviluppata e gestita dalla Commissione ai fini dello scambio di varie informazioni relative al trasporto su strada tra gli Stati membri. Non sarà necessario sviluppare un software supplementare per raccogliere statistiche di messaggistica. La piattaforma MOVE-HUB potrebbe essere utilizzata anche per comunicare la cronistoria del contachilometri dei veicoli immatricolati secondo la P5, al momento della reimmatricolazione di un veicolo in un altro Stato membro.

Altre prescrizioni (P1, P3, P4) non richiedono una soluzione centrale e si baseranno sulle

soluzioni digitali nazionali esistenti. La P5 imporrà, in alternativa, la creazione di banche dati nazionali (analogamente al sistema belga Car-Pass) oppure l'uso del proprio registro di immatricolazione nazionale per registrare le letture dei contachilometri.

Tutte le prescrizioni proposte (P1, P2, P3, P4, P5, P6) sono coerenti con le politiche digitali (sportello digitale unico, regolamento sui dati) e con le prescrizioni del quadro dell'UE in materia di cibersicurezza. Non è previsto alcun uso di tecnologie di IA per le prescrizioni dichiarate.

La P6 si baserà sulla piattaforma online istituita dalla Commissione ("piattaforma online"⁶⁹) per facilitare la comunicazione tra la Commissione e gli Stati membri.

Per quanto riguarda tanto i controlli tecnici periodici quanto i controlli su strada, gli Stati membri devono comunicare alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e relativi ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio.

Il periodo di comunicazione per gli Stati membri è triennale e la piattaforma online è intesa facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche caratteristiche di comunicazione.

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

La P2 imporrà agli Stati membri di fornire l'accesso ad altri Stati membri che chiedono l'immatricolazione o i dati relativi ai controlli tecnici periodici per i veicoli immatricolati nel loro territorio; Al fine di agevolare lo scambio di dati, la P2 imporrebbe agli Stati membri di collegare le rispettive banche dati nazionali (registri di immatricolazione e corrispondenti banche dati concernenti i controlli tecnici periodici, a seconda dei casi) alla piattaforma MOVE-HUB esistente, sviluppata e gestita dalla Commissione ai fini dello scambio di varie informazioni relative al trasporto su strada tra gli Stati membri.

Per quanto riguarda l'interoperabilità, le prescrizioni P1, P2, P3, P4 e P5 avranno probabilmente:

1. un effetto positivo sull'interoperabilità giuridica transfrontaliera in quanto forniscono un quadro giuridico coerente per l'uso e l'accesso a livello transfrontaliero dei suddetti certificati e documenti;
2. un effetto positivo sull'interoperabilità semantica a livello transfrontaliero in quanto forniscono un quadro chiaro per definire un formato e un significato comuni dei dati scambiati;
3. un effetto positivo sull'interoperabilità tecnica transfrontaliera in quanto la struttura del messaggio lo renderà idoneo all'uso a livello transfrontaliero. Ciò è ulteriormente rafforzato qualora gli Stati membri decidano di utilizzare la soluzione MOVE-HUB, già fornita dalla Commissione e utilizzata dagli Stati membri per lo scambio di messaggi. Se gli Stati membri decidono di sviluppare sistemi propri, devono garantire che non creino ostacoli all'interoperabilità;

⁶⁹ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

4. un impatto positivo sull'interoperabilità organizzativa in quanto impone agli Stati membri di allineare le loro procedure per consentire l'uso e l'accesso a livello transfrontaliero dei certificati e dei documenti menzionati.

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

Per facilitare un'attuazione agevole delle prescrizioni di rilevanza digitale di cui alla sezione 4.1, sarà necessaria l'adozione di atti delegati/di esecuzione per le finalità seguenti:

- specificare una serie minima di dati tecnici necessari per effettuare controlli tecnici periodici che deve essere messa gratuitamente e senza indugio a disposizione delle autorità competenti, le quali dovranno quindi garantire che i centri di controllo da esse autorizzati vi abbiano accesso. È opportuno stabilire ulteriori requisiti tecnici in un atto di esecuzione che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/621 della Commissione;
- garantire condizioni uniformi di attuazione del certificato di revisione digitale – è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per specificare le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR inseriti sui certificati di revisione;
- affrontare le questioni transfrontaliere – gli Stati membri dovrebbero prestarsi assistenza reciproca nell'attuazione delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE. A tal fine, sono necessarie norme sullo scambio di informazioni e di dati relativi ai veicoli per verificare lo stato tecnico e giuridico del veicolo, la cronistoria del contachilometri, il contenuto dei certificati di revisione e delle relazioni di controllo tecnico su strada;
- estendere opportunamente le funzionalità del MOVE-HUB al fine di consentire il necessario scambio di informazioni e dati dei veicoli ai fini delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, in particolare, specificare il formato e il contenuto delle informazioni/dei dati da scambiare. Gli Stati membri dovrebbero collegare al sistema MOVE-HUB i loro sistemi elettronici contenenti informazioni sui certificati di revisione e sulla cronistoria dei contachilometri;
- garantire condizioni uniformi per l'attuazione degli obblighi di comunicazione da parte degli Stati membri, che dovrebbero riferire in merito all'attuazione della direttiva 2014/45/UE e della direttiva 2014/47/UE ogni 3 anni.