

Bruxelles, 25 aprile 2025
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2025/0096(COD)

8259/25
ADD 6

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

NOTA DI TRASMISSIONE

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.:	SWD(2025) 97 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna i documenti 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, e la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2025) 97 final.

All.: SWD(2025) 97 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna i documenti

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, e la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Necessità di intervenire

Qual è il problema e perché si pone a livello di UE?

La presente iniziativa mira a valutare e migliorare ulteriormente l'impatto delle tre direttive del pacchetto sui controlli tecnici sulla sicurezza stradale e sulle prestazioni ambientali dei veicoli. Nonostante la legislazione dell'UE in vigore e i miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli, tra cui i sistemi di sicurezza attiva e di assistenza intelligente alla guida presenti nei nuovi veicoli, sulle strade dell'UE sono ancora presenti veicoli non sicuri, il che contribuisce agli incidenti, come causa principale o come fattore concausale. Alcuni veicoli non sicuri, ossia i veicoli con carenze gravi o pericolose, sono individuati in occasione di controlli tecnici periodici o di 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. Tra questi figurano i veicoli con manomissioni relative alla sicurezza e i veicoli con carico non correttamente fissato.

Il secondo problema è costituito dal controllo insufficiente delle emissioni di inquinanti atmosferici e delle emissioni acustiche generate dai veicoli. Alcune delle prove utilizzate attualmente nei controlli tecnici periodici non sono più sufficientemente sensibili da individuare i guasti che generano emissioni 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 ossidi di azoto (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 disposizioni dell'UE in materia di controlli sui veicoli al fine di individuare la manipolazione/un difetto dei sistemi di riduzione degli NO_x o dei filtri antiparticolato diesel. Date tali carenze, il contributo del pacchetto sui controlli tecnici alla riduzione del numero di veicoli ad alte emissioni è diventato meno rilevante. Inoltre le direttive non sono efficaci per quanto riguarda l'applicazione delle norme nel traffico transfrontaliero e nel commercio di veicoli nell'UE.

Le direttive del pacchetto sui controlli tecnici sono state oggetto di una valutazione ex post condotta immediatamente dopo la valutazione d'impatto. Tale valutazione ha consentito di concludere che il pacchetto sui controlli tecnici è riuscito soltanto in parte a conseguire i suoi obiettivi di contribuire a una maggiore sicurezza stradale e a ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada. 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 posto da tali veicoli. Le carenze individuate nel pacchetto sui controlli tecnici attualmente in vigore richiedono un adeguamento delle direttive per rispondere non soltanto alle esigenze attuali ma anche alle sfide future, quali il controllo di sistemi avanzati di assistenza alla guida e di sistemi automatizzati.

Il trasporto su strada, in particolare il trasporto merci, è un settore avente natura internazionale, nel contesto del quale l'omologazione e l'ispezione dei veicoli sono disciplinate a livello di UE e internazionale (UNECE). Di conseguenza tale settore ha per sua natura una marcata dimensione transfrontaliera. I problemi individuati si applicano a tutta l'Unione e possono essere ricondotti alle medesime cause.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

In linea con il Green Deal europeo e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, l'iniziativa contribuirà a migliorare la sicurezza stradale nell'UE e la mobilità sostenibile e ad

agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'UE. A tale fine, gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono: 1) garantire la coerenza, l'obiettività e la qualità dei controlli tecnici dei veicoli di oggi e di domani; 2) ridurre in modo significativo le manomissioni e migliorare l'individuazione dei veicoli che presentano carenze, al fine di consentire il rilevamento 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; e 3) migliorare l'archiviazione e lo scambio elettronici di dati specifici dei veicoli, affrontando pertanto il problema della disponibilità insufficiente di tali dati e del riconoscimento reciproco da parte delle autorità di contrasto.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello di UE (sussidiarietà)?

Dato che il trasporto su strada e l'industria automobilistica operano a livello transfrontaliero nel mercato interno e 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, sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e le più recenti attrezzature di controllo delle emissioni), gli Stati membri realizzeranno economie di scala e i costruttori di attrezzature per i controlli potranno operare in un mercato più omogeneo.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, indicare i motivi.

Per affrontare i problemi sono state elaborate quattro opzioni strategiche (OS1a, OS1b, OS2, OS3). Tutte le opzioni strategiche adattano i controlli tecnici periodici ai veicoli elettrici e includono elementi nuovi 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); Comprendono inoltre metodi nuovi di controllo delle emissioni tanto per le particelle quanto per gli NO_x, necessari per adattarsi alle più recenti tecnologie di controllo delle emissioni e per rilevare i veicoli ad alte emissioni, compresi quelli manomessi. In tutte le opzioni strategiche è inoltre richiesto un controllo tecnico a seguito di qualsiasi modifica significativa che comporti, ad esempio, la modifica del sistema di propulsione o della classe di emissione, così come la digitalizzazione del certificato di revisione, il collegamento tra i registri di immatricolazione nazionali e l'estensione della serie di dati armonizzati dei veicoli in tali registri. Tutte le opzioni strategiche introducono inoltre l'obbligo per gli 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.

Oltre alle misure comuni, l'**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'**OS1b** si concentra su controlli tecnici più efficaci che utilizzano la tecnologia del telerilevamento, la quale consente di individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni che possono essere: i) stati sottoposti a controllo in occasione di un controllo su strada

successivo immediatamente dopo essere stati individuati; o ii) invitati presso un centro di controllo tecnico per un controllo delle emissioni. Eliminerrebbe inoltre la possibilità di esentare i motocicli dai controlli tecnici periodici, richiederebbe controlli annuali delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri e renderebbe obbligatorio il controllo della fissazione del carico. L'OS1b introduce inoltre controlli tecnici periodici annuali obbligatori per i veicoli aventi almeno 10 anni. L'OS1b faciliterebbe la libera circolazione delle persone, imponendo allo Stato membro di immatricolazione 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'OS2 combina la maggior parte delle misure proposte di cui all'OS1a e all'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). Introdurrebbe inoltre controlli su strada per i veicoli commerciali leggeri. L'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 di riconoscimento reciproco dei certificati dei controlli tecnici periodici. Alle misure incluse nell'OS2, l'OS3 aggiunge un'ulteriore estensione dell'ambito di applicazione dei controlli tecnici periodici a tutti i motocicli senza eccezioni e ai rimorchi leggeri ed estende i controlli su strada ai motocicli. Comprende inoltre 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.

L'OS2 è l'opzione prescelta, in quanto è considerata efficace nel conseguire gli obiettivi strategici, presenta un grado elevato di efficacia e benefici netti ed è coerente con le politiche nazionali consolidate nel settore.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

L'opzione strategica prescelta beneficia del sostegno dell'industria dei controlli tecnici periodici (CITA, FSD e altri) nonché dei consumatori (FIA), delle attrezzature di controllo (EGEA) e dei costruttori di motocicli (ACEM). È sostenuta anche da alcuni Stati membri, in particolare da quelli che dipendono da migliaia di centri di controllo tecnico più piccoli. Per quanto concerne l'accesso e lo scambio di informazioni, vari rispondenti (tra cui CITA, EGEA ed EReg) hanno sottolineato l'importanza di un accesso libero e agevole ai dati di bordo dei veicoli al fine di consentire un'ispezione adeguata dei veicoli. I requisiti più rigorosi in materia di fissazione del carico inclusi nell'opzione in questione sono fortemente sostenuti dal settore della logistica.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

L'OS2 contribuirà ad aumentare la sicurezza stradale nell'UE, con un impatto stimato corrispondere a 6 912 vite umane salvate e 64 885 feriti gravi evitati nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento. Contribuirà inoltre alla mobilità sostenibile riducendo le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche, con conseguenti risparmi sui costi esterni, stimati a 83,4 miliardi di EUR (espressi al valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento). 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.

L'OS2 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. I controlli annuali sui veicoli aventi più di 10 anni non solo apporteranno notevoli benefici in termini di sicurezza e ambiente, ma creeranno migliaia di nuovi posti di lavoro, in particolare negli Stati membri in cui si stanno perdendo posti di lavoro nell'industria automobilistica. Si prevedono benefici anche grazie all'introduzione di controlli obbligatori della fissazione del carico e di misure di governance dei dati. Le nuove modalità di controllo, quali il "plume chasing" e il telerilevamento per il controllo delle emissioni di inquinanti e acustiche di un gran numero di veicoli, renderanno molto più efficiente l'individuazione dei veicoli ad alte emissioni.

Secondo le previsioni, l'OS2 dovrebbe migliorare tale individuazione e quindi ridurre il numero di veicoli difettosi e manomessi, 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 del 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 del veicolo pertinenti inclusi nei registri di immatricolazione nazionali. I benefici complessivi nel contesto dell'opzione strategica prescelta sono stimati ammontare a 391,6 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Secondo le previsioni, i costi totali dell'opzione strategica prescelta (OS2) dovrebbero ammontare a 65,9 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento. Di questi, la maggior parte dei costi è rappresentata dai costi amministrativi per altre imprese (ossia i proprietari di veicoli) legati ai controlli tecnici periodici supplementari e alla cooperazione in materia di controlli su strada con le autorità pubbliche (che rappresentano circa il 39 % dei costi totali nell'OS2), seguiti dai costi di adeguamento per i centri che svolgono i controlli tecnici (attrezzature, formazione e ispettori supplementari per effettuare i controlli), che rappresentano circa il 35 % dei costi totali dell'OS2. I costi amministrativi per le pubbliche amministrazioni nazionali riguardano principalmente la creazione della banca dati per le letture dei contachilometri e il funzionamento del sistema (3,6 % dei costi totali nell'OS2). I costi amministrativi per i cittadini, invece, sono stimati al 21 % dei costi totali dell'opzione strategica prescelta e sono trainati dai controlli annuali obbligatori dei veicoli aventi più di 10 anni, dall'introduzione di controlli su strada per i motocicli e dai controlli supplementari delle emissioni per i veicoli che sono risultati essere grandi emettitori. Gli altri costi rappresentano una quota relativamente esigua dei costi totali.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

Vi saranno costi aggiuntivi per i centri di controllo che sono PMI dovuti all'adattamento ai veicoli elettrici e ibridi, all'inclusione dei controlli tecnici periodici elettronici per verificare la conformità rispetto al regolamento sulla sicurezza generale, ai controlli obbligatori relativi a

PN e NO_x, ai controlli supplementari delle emissioni per i veicoli commerciali leggeri e ai controlli della rumorosità dei motocicli. Tali costi aggiuntivi riguardano la formazione degli ispettori e l'acquisto delle attrezzature necessarie. Tuttavia i costi delle attrezzature aggiuntive comportano entrate supplementari per i fabbricanti di attrezzature per officine, molti dei quali sono anche PMI. Allo stesso tempo, gli operatori del settore dei controlli tecnici periodici saranno in grado di recuperare qualsiasi aumento dei costi attraverso i diritti riscossi per tali controlli, mantenendo in tal modo i loro livelli di profitto e ottenendo nel contempo fonti di entrate nuove. Saranno soprattutto le PMI a beneficiare dei 19 000-20 000 posti di lavoro nuovi che saranno creati grazie a controlli più frequenti e sofisticati. Sebbene i grandi operatori del settore dei controlli tecnici periodici possano trarre maggiori benefici rispetto a quelli di dimensioni inferiori, in linea di principio tutti dovrebbero trarre guadagni. Infine, un'applicazione più efficace del quadro dei controlli tecnici garantirà una concorrenza più equa, riducendo le possibilità di ottenere un vantaggio in termini di prezzo sulla base di norme meno rigorose per i veicoli e di evitare la manutenzione obbligatoria dei veicoli.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

L'opzione strategica prescelta dovrebbe comportare costi amministrativi una tantum e ricorrenti per le autorità degli Stati membri, stimati ammontare a 2,39 miliardi di EUR, espressi in valore attuale nel periodo 2026-2050. Tali costi saranno determinati dalla misura volta a contrastare le frodi relative ai contachilometri, nell'ambito della quale sarà necessario sviluppare un sistema per la registrazione delle letture dei contachilometri dei veicoli presso le officine e altri centri di riparazione. Espressi in valore attuale nel periodo 2026-2050, i costi amministrativi una tantum e ricorrenti totali dovuti a questa misura sono stimati ammontare a 2,12 miliardi di EUR. Inoltre i controlli su strada sui furgoni genereranno costi amministrativi ricorrenti (ossia costi del lavoro per i controlli supplementari), stimati corrispondere a 107,5 milioni di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento.

I costi totali di adeguamento per l'opzione prescelta sono stimati ammontare a 207,2 milioni di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2026-2050 rispetto allo scenario di riferimento, di cui 29,7 milioni di EUR sono costi una tantum. I costi aggiuntivi di adeguamento più significativi per le autorità sono dovuti all'introduzione del telerilevamento e alla possibilità di ricorrere al "plume chasing" per misurare le emissioni di NO_x degli autocarri, nonché all'installazione di telecamere acustiche. Ciò comporta costi una tantum per l'acquisto delle attrezzature necessarie, la realizzazione dell'infrastruttura informatica corrispondente e la relativa formazione degli ispettori, nonché costi ricorrenti per la manutenzione delle attrezzature e la gestione dei dati, oltre a costi di manodopera per gli ispettori che effettuano il "plume chasing". I costi totali di adeguamento dovuti a questa misura nel periodo 2026-2050 sono stimati ammontare a 192,9 milioni di EUR, espressi come valore attuale rispetto allo scenario di riferimento.

L'iniziativa dovrebbe inoltre consentire alle amministrazioni nazionali di risparmiare sui costi; un risparmio derivante dall'introduzione del certificato di revisione in formato elettronico, dall'interconnessione dei registri di immatricolazione nazionali e dal rilascio delle carte di circolazione digitali. Si prevede che i risparmi saranno significativi, raggiungendo l'importo di 5,23 miliardi di EUR, espresso in valore attuale nel periodo 2026-2050.

Proporzionalità

L'opzione strategica prescelta è considerata proporzionata a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali. L'ambito di applicazione dell'opzione è limitato a ciò che può

essere conseguito al meglio a livello di UE (in termini di armonizzazione dei metodi e della portata dei controlli, nonché nell'individuazione di soluzioni comuni atte a garantire una condivisione e un accesso efficienti ai dati dei veicoli necessari). Sebbene talune delle misure siano associate a costi significativi, i benefici superano ampiamente i costi.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

Cinque anni dopo l'applicazione della legislazione riveduta, la Commissione dovrà effettuare una valutazione del pacchetto sui controlli tecnici al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati raggiunti e dovrà fornire le proprie conclusioni principali sull'attuazione nella relazione indirizzata al Consiglio e al Parlamento europeo. Se necessario, tale relazione dovrà essere corredata di raccomandazioni adeguate.