

Bruxelles, 24 aprile 2025
(OR. en)

8259/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0096(COD)**

**TRANS 146
CODEC 473
IA 31**

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) 179 final
----------------	---------------------

Oggetto:	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 COM(2025) 179 final.

All.: COM(2025) 179 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

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

{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 direttiva che abroga e sostituisce la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli⁽¹⁾.

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 distrazione alla guida 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 (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, costituiscono un tutt'uno⁽²⁾.

La presente iniziativa si basa sul pacchetto sui controlli tecnici del 2014, composto da tre direttive descritte di seguito.

La **direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾, relativa ai controlli tecnici periodici**, la quale prescrive che i veicoli utilizzati sulle strade pubbliche siano sottoposti a controlli periodici al fine di garantire la conformità 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 veloci e, dal gennaio 2022, ai veicoli di grandi dimensioni a due e tre ruote e ai quadricicli.

La **direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁴⁾, relativa ai controlli tecnici su strada**, che ha un obiettivo analogo a quello della direttiva 2014/45/UE, sebbene riguardi i controlli su strada dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di passeggeri e merci e dei relativi rimorchi.

⁽¹⁾ GU L 138 del 1.6.1999, pag. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ 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>.

⁽³⁾ 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>).

⁽⁴⁾ 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>).

La direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

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, in linea con i rispettivi regolamenti di omologazione⁽⁶⁾ dell'UE per i veicoli a motore. Tali regolamenti stabiliscono inoltre le prescrizioni 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 loro requisiti di omologazione al momento dell'immissione sul mercato e per un periodo limitato dopo tale immissione e si concentrano 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.

Tuttavia, sulle strade dell'UE continuano a circolare veicoli non sicuri. Ciò avviene nonostante la revisione del pacchetto sui controlli tecnici del 2014, altre normative dell'UE correlate e miglioramenti della tecnologia dei veicoli, tra cui la sicurezza attiva e i sistemi intelligenti di assistenza alla guida presenti nei nuovi veicoli. Le direttive adottate nell'ambito del pacchetto sui controlli tecnici del 2014 non sono efficaci nel contribuire all'applicazione delle norme in materia di traffico transfrontaliero e commercio di veicoli nell'UE.

Con la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁽⁷⁾ sono stati invocati adeguamenti del quadro legislativo in materia di controlli tecnici al fine di garantire la conformità dei veicoli alle norme in tema di emissioni e sicurezza durante il loro ciclo di vita, contribuendo in tal modo al quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030⁽⁸⁾ 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. In particolare, per quanto concerne il quadro legislativo per i documenti di immatricolazione dei veicoli e i dati di immatricolazione, è necessario liberare completamente il potenziale del quadro in materia di controlli tecnici migliorando l'archiviazione elettronica e lo scambio dei dati di identificazione e sullo stato dei veicoli, che sopperiranno alla mancanza di disponibilità di tali dati e miglioreranno il riconoscimento reciproco da parte delle autorità preposte all'applicazione della legge. Con una maggiore accuratezza dei dati sullo stato (quali il chilometraggio) e uno scambio più efficiente di informazioni tra gli Stati membri si potranno inoltre individuare più facilmente i veicoli con il contachilometri manomesso.

Per informazioni più dettagliate sulle modalità con cui tali obiettivi e i relativi problemi sono affrontati nell'ambito dell'iniziativa si veda la sezione 3.

⁽⁵⁾ 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>).

⁽⁶⁾ 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>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789 - IT - EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_2&format=PDF.

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

La proposta di revisione del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare il quadro legislativo dell'UE per i documenti di immatricolazione dei veicoli, è coerente con gli obiettivi stabiliti nel contesto del **quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale**. La riduzione del numero di vittime contribuirà al conseguimento dell'obiettivo di ridurre del 50 % i morti e i feriti gravi entro il 2030. La proposta di revisione permetterà inoltre l'allineamento alle direttive adottate nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale, ossia la **proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida⁽⁹⁾** e la **direttiva (UE) 2024/3237 del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale⁽¹⁰⁾**. Tali direttive stabiliscono le norme in materia di documenti di immatricolazione dei veicoli, possibile futura digitalizzazione dei documenti e scambio di informazioni relative ai veicoli tra gli Stati membri ai fini di applicazione delle norme. La proposta è inoltre in linea con le prescrizioni di cui alla **legislazione sui veicoli fuori uso**, dato che fornisce accesso elettronico ai dati alle autorità preposte all'immatricolazione di altri Stati membri e aggiunge dati nuovi al registro di immatricolazione, compresi i dati relativi ai veicoli fuori uso.

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

La revisione del pacchetto sui controlli tecnici, in particolare del quadro legislativo dell'UE per i documenti di immatricolazione dei veicoli, è coerente con il **regolamento sullo sportello digitale unico⁽¹¹⁾**, agevolando l'accesso online alle informazioni sui veicoli, alle relative procedure amministrative e ai servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi. Contribuisce 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. Le norme in tema di protezione dei dati personali si applicheranno 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (regolamento generale sulla protezione dei dati)⁽¹²⁾.

L'iniziativa è in linea con il regolamento (UE) 2923/854 del Parlamento europeo e del Consiglio (**regolamento sui dati⁽¹³⁾**), che standardizza le serie di dati e garantisce un accesso efficace, non discriminatorio e sicuro per i servizi post-vendita e di mobilità.

⁽⁹⁾ Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (COM(2023) 127 final).

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 final 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.

⁽¹¹⁾ 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>).

⁽¹²⁾ 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 (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ 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>).

La **legislazione dell'UE in materia di pedaggi stradali**⁽¹⁴⁾ si basa anche sui codici armonizzati dell'Unione attualmente stabiliti dalla direttiva 1999/37/CE, che sono stati (leggermente) modificati da ultimo nell'ambito della revisione delle norme in materia di pedaggi stradali (direttiva Eurobollo)⁽¹⁵⁾.

Infine, la **decisione dell'UE sul programma strategico per il decennio digitale 2030**⁽¹⁶⁾ 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). 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.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

L'UE ha già competenza nel settore dei documenti di immatricolazione dei veicoli e dei dati di immatricolazione dei veicoli, in virtù della direttiva 1999/37/CE. Dall'adozione di tale direttiva sono state introdotte diverse misure a livello di UE in questo settore. Le ultime modifiche sono state introdotte con l'adozione del pacchetto sui controlli tecnici del 2014 e con alcune modifiche dei codici dell'Unione introdotte dalla direttiva (UE) 2022/362. 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 documenti di immatricolazione, dati di immatricolazione e controlli tecnici dei veicoli, 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 certo livello minimo di armonizzazione nell'immatricolazione 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. Il coordinamento delle condizioni di accesso e di scambio dei dati relativi ai veicoli a livello di UE non solo è più efficiente degli accordi bilaterali e dei negoziati con i singoli costruttori, ma rende anche paritarie le condizioni tra gli Stati membri.

Le autorità nazionali e gli esperti del settore concordano ampiamente sul fatto che la direttiva vigente non sia più allineata ai più recenti sviluppi normativi e tecnologici. In assenza di

⁽¹⁴⁾ Direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Direttiva (UE) 2022/362 che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ 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>).

un'azione da parte dell'UE, si applicherebbero soluzioni diverse e frammentarie, una circostanza questa che porterebbe a differenze persino maggiori in termini di sicurezza e di prestazioni ambientali dei veicoli rispetto alla situazione attuale. 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: in particolare, 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 in termini di armonizzazione dei documenti di immatricolazione dei veicoli e di individuazione di soluzioni comuni atte a garantire una condivisione e un accesso efficienti ai dati dei veicoli.

La scelta di una direttiva consente inoltre di conseguire gli obiettivi, compiendo il passo logico successivo nel processo di armonizzazione graduale in questo settore. Lascia inoltre agli Stati membri un margine di manovra sufficiente per attuare le modifiche in modo consoni al loro specifico contesto nazionale. 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 completa della direttiva 1999/37/CE, che la abroghi e la sostituisca in quanto superata e non oggetto di rifusione.

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 nel suo complesso, 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 soltanto in parte a conseguire i suoi obiettivi, contribuendo a una migliore 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 su strada in alcuni Stati membri, oppure la frequenza o la portata di tali controlli non è adeguata ai rischi più elevati per la sicurezza e l'ambiente posti da tali veicoli. Le carenze individuate nel pacchetto sui controlli tecnici attuale richiedono un adeguamento delle direttive affinché rispondano non soltanto alle esigenze attuali ma anche alle sfide future.

Le conclusioni della valutazione sono delineate 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 funzioni di sicurezza elettroniche. Manca di protocolli di controllo specifici che garantiscano la conformità e la manutenzione dei veicoli elettrici, ibridi

e a idrogeno, 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 veicoli più recenti con motore a combustione interna. La misurazione dell'opacità è superata, in quanto non è in grado di rilevare i veicoli diesel con filtri antiparticolato difettosi o con il catalizzatore manomesso, che comportano emissioni elevate di particelle (PN) e di ossidi di azoto (NO_x). La misurazione di NO_x e PN 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 gli Stati membri si servono nella pratica 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 dello Spazio economico europeo, vi è margine per migliorare il processo di digitalizzazione. La reimmatricolazione può ancora rivelarsi un iter 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 ulteriormente i documenti dei veicoli al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi. I documenti di immatricolazione digitali dei veicoli, inoltre, potrebbero facilitare ulteriormente la digitalizzazione dei processi di immatricolazione dei veicoli e di conservazione dei dati e ridurre i costi.

5. La coerenza tra il pacchetto sui controlli tecnici e gli strumenti dell'UE potrebbe essere migliorata standardizzando i dati dei veicoli rilevanti per la sicurezza e le relative responsabilità spettanti ai costruttori durante il ciclo di vita del veicolo. Chiarire le responsabilità e imporre la messa a disposizione di 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. È altresì opportuno allineare meglio il pacchetto sui controlli tecnici con il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁷⁾.

• **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni hanno avuto due obiettivi. Il primo consisteva nel valutare i risultati del pacchetto sui controlli tecnici nel suo complesso rispetto ai cinque criteri di valutazione, nell'individuare eventuali problemi presenti nel quadro giuridico esistente e, su tale base, trarre insegnamenti 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

⁽¹⁷⁾ 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>).

Commissione, redigere un elenco di possibili misure politiche e valutarne i probabili impatti sulle varie categorie di portatori di interessi. Le consultazioni hanno permesso inoltre di raccogliere elementi concreti sui costi e sui benefici previsti dei progetti di misure. 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 "Dì 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. Le indagini 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 sui documenti di immatricolazione dei veicoli, e sono anche il risultato delle attività di consultazione dei portatori di interessi nel contesto della valutazione.

È stato consultato un ampio campione di portatori di interessi, tra cui: i) autorità pubbliche responsabili della sicurezza stradale (comprese le relative associazioni rappresentative, quali EReg e CORTE); ii) associazioni di categoria e imprese (comprese le relative associazioni rappresentative, quali CITA ed EGEA, 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 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 del pacchetto sui controlli tecnici.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto, che riguarda anche le modifiche delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE, il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo il 20 novembre 2023. Tale comitato ha formulato un parere positivo con riserva il 15 dicembre 2023⁽¹⁸⁾. 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 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

⁽¹⁸⁾ Ares (2023)8616336.

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. Tutte le opzioni strategiche impongono lo svolgimento di un controllo tecnico a seguito di qualsiasi modifica significativa, come ad esempio modifiche del sistema di propulsione o della classe di emissione. Tutte le opzioni strategiche impongono inoltre la digitalizzazione del certificato di revisione, il collegamento dei registri di immatricolazione nazionali e l'ampliamento della serie di dati armonizzati dei veicoli presenti in tali registri. Impongono altresì agli Stati membri di registrare i dati rilevati dei contachilometri nelle banche dati nazionali e di mettere tali registrazioni a disposizione degli altri Stati membri in caso di reimmatricolazione di veicoli.

Oltre alle misure comuni, l'opzione strategica OS1a si concentra su un uso più efficiente dei dati (di immatricolazione e di stato) dei veicoli, compreso il rilascio delle 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 annuali per i veicoli commerciali leggeri; iii) imposizione dell'obbligo di controllo del fissaggio 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 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 e, come l'OS1b, controlli tecnici periodici annuali obbligatori per i veicoli aventi più di 10 anni.

L'opzione strategica OS3 è l'opzione 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. Oltre alle misure di cui all'OS2, l'OS3: i) estende ulteriormente 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.

In base alle conclusioni della valutazione d'impatto, l'opzione prescelta è l'opzione strategica 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 internamente coerente e 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 in 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 sulle carte di circolazione mobili dei veicoli e sui dati aggiuntivi inclusi nel registro di immatricolazione.

Per quanto concerne l'eliminazione degli ostacoli connessi ai controlli tecnici, ci si aspetta che l'OS3 sia l'opzione più efficace in quanto estende a tutti i veicoli il riconoscimento a livello di UE dei certificati dei controlli tecnici periodici, seguita dall'OS2 e dall'OS1b (riconoscimento limitato a livello di UE dei certificati dei controlli tecnici periodici). Secondo le stime, l'OS1a dovrebbe essere l'opzione meno efficace.

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 2020⁽¹⁹⁾. 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 clima⁽²⁰⁾.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT)⁽²¹⁾, la presente iniziativa contribuisce ad aumentare l'efficienza della legislazione vigente collegando le banche dati nazionali al fine di contribuire alla condivisione dei dati sui 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 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.

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁽²⁰⁾ 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>).

⁽²¹⁾ Programma di lavoro della Commissione per il 2023 – documenti chiave (europa.eu), allegato II: iniziative REFIT, titolo A – Un Green Deal europeo.

L'iniziativa comprende il principio del "digitale per definizione"⁽²²⁾, dato che promuove la trasformazione digitale, laddove possibile. Ad esempio, il formato elettronico obbligatorio delle carte di circolazione dei veicoli dovrebbe incidere positivamente sulla trasformazione digitale nell'UE. Per il processo di reimmatricolazione, le autorità e il pubblico risparmieranno tempo e denaro abbandonando lo scambio di informazioni e dati tramite posta elettronica. Le autorità e il pubblico risparmieranno inoltre tempo e denaro grazie alla carta di circolazione mobile, che renderà più facile e più rapido l'accesso e lo scambio delle informazioni pertinenti.

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*. Si prevede che la sostituzione della direttiva 1999/37/CE comporterà costi amministrativi per i centri di controllo e i costruttori di veicoli in ragione delle misure in materia di governance dei dati. Si stima che complessivamente i costi amministrativi una tantum per l'approccio "one in, one out", di cui all'opzione prescelta, ammontano a 218 milioni di EUR nel 2026, e i costi amministrativi ricorrenti a 26,4 milioni di EUR l'anno.

• **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 europea⁽²³⁾. Le norme in materia di carte di circolazione e di dati di immatricolazione dei veicoli sono inoltre allineate alla legislazione dell'UE applicabile in materia di protezione dei dati.

La proposta contiene misure volte a contrastare le frodi relative ai contachilometri, che contribuiranno ad aumentare la protezione dei consumatori (articolo 38). Il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione e la digitalizzazione del processo di immatricolazione (comprese le carte) contribuiranno alla libertà di circolazione e di soggiorno (articolo 45). 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 davanti alla legge (articolo 3).

Nel corso delle consultazioni, alcuni portatori di interessi hanno espresso timori per le questioni relative alla riservatezza dei dati nelle misure comuni per i certificati di revisione elettronici e per l'accesso agli stessi. Dal punto di vista della sicurezza stradale, l'accesso automatico ai certificati attraverso un sistema condiviso presenta notevoli vantaggi, in particolare nel facilitare i controlli transfrontalieri e nel migliorare la convenienza per i consumatori. Tuttavia l'attuazione di un certificato di revisione digitale richiede un esame attento dei possibili problemi in relazione alla tutela della vita privata e l'elaborazione di solide misure di tutela della vita privata.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Le implicazioni per il bilancio dell'UE sono legate principalmente all'ampliamento delle funzioni del sistema informatico di scambio dei dati (MOVE-HUB) connesso alla revisione del pacchetto sui controlli tecnici. Figurano in tale contesto i costi di adattamento una tantum e i costi ricorrenti di aggiornamenti e manutenzione. Tali costi sono necessari per aggiungere

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_it.

elementi di dati nuovi ai registri di immatricolazione, fornendo l'accesso elettronico ai dati (anche per quanto riguarda le relazioni sui controlli tecnici periodici conservate nelle banche dati nazionali). 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.

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) interconnettere i registri di immatricolazione degli Stati membri attraverso un hub comune; ii) digitalizzare i documenti dei veicoli; e iii) ridurre il numero di veicoli difettosi e manomessi che circolano 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.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

La proposta di una direttiva nuova relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali è strutturata attorno agli obiettivi strategici principali di cui alla sezione 1 della presente relazione, che mirano a migliorare la sicurezza stradale nell'UE, a contribuire alla mobilità sostenibile e ad agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'UE. Le disposizioni principali della direttiva sono illustrate di seguito.

L'articolo 1 definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione della direttiva, specificando i settori per i quali stabilisce norme comuni.

L'articolo 2 reca le definizioni di alcuni concetti chiave utilizzati nella proposta.

L'articolo 3 reca norme generali applicabili alle carte di circolazione dei veicoli, in particolare operando una distinzione tra carte di circolazione fisiche e mobili.

L'articolo 4 stabilisce prescrizioni dettagliate per le carte di circolazione fisiche. Prevede il rilascio di carte di circolazione fisiche in formato "carta intelligente". L'articolo 4 prevede inoltre l'uso di un codice QR per le carte di circolazione fisiche, al fine di facilitare e velocizzare il controllo delle informazioni contenute in tali carte.

L'articolo 5 stabilisce prescrizioni dettagliate per l'introduzione delle carte di circolazione mobili dei veicoli, comprese disposizioni relative al portafoglio europeo di identità digitale di cui al regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁴⁾. Le specifiche tecniche per le carte di circolazione mobili figurano nell'allegato III.

L'articolo 6 specifica i dati da registrare (e tenere aggiornati) nei registri di immatricolazione nazionali. Oltre a una serie specifica di dati elencati nell'allegato I, questo articolo specifica i

⁽²⁴⁾ 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>).

dati supplementari da inserire in tali registri di immatricolazione, tra cui l'esito dei controlli tecnici periodici obbligatori, le informazioni sui cambi di proprietà dei veicoli e le informazioni sui motivi della cancellazione dell'immatricolazione dei veicoli.

L'articolo 7 prevede che i dati nominativi utilizzati per la verifica dello stato di immatricolazione dei veicoli non possano essere conservati dal verificatore, fatto salvo il caso in cui quest'ultimo sia autorizzato dal diritto dell'UE o nazionale a procedere in tal senso.

L'articolo 8 disciplina la registrazione elettronica nei registri nazionali della sospensione dei veicoli dalla circolazione nella rete stradale dopo il mancato superamento di un controllo tecnico. Contiene inoltre disposizioni concernenti quanto segue: i) ripetizione dei controlli su tali veicoli; ii) registrazione elettronica nei registri nazionali della fine della sospensione del veicolo; e iii) annullamento dell'immatricolazione del veicolo dichiarato fuori uso.

L'articolo 9 impone il riconoscimento reciproco delle carte di circolazione fisiche e mobili al fine di identificare i veicoli nel traffico internazionale o di reimmatricolarli in altri Stati membri.

L'articolo 10 definisce la procedura per la reimmatricolazione dei veicoli in altri Stati membri, tanto per i casi in cui sono state rilasciate carte di circolazione fisiche quanto per i casi in cui sono state rilasciate carte di circolazione mobili. Stabilisce inoltre le procedure per il ritiro o la revoca delle carte di circolazione.

L'articolo 11 prescrive agli Stati membri di designare punti di contatto per lo scambio di informazioni tra di loro e con la Commissione, al fine di agevolare il funzionamento corretto della direttiva.

Gli articoli 12 e 13 contengono disposizioni standard volte a consentire alla Commissione di adottare atti delegati per modificare talune disposizioni degli allegati in caso di allargamento dell'UE, di modifiche delle definizioni o del contenuto dei certificati di conformità nella legislazione UE in materia di omologazione o di sviluppi di natura tecnica, operativa o scientifica.

L'articolo 14 istituisce un comitato e contiene riferimenti al 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⁽²⁵⁾. Ciò consente alla Commissione di adottare atti di esecuzione, ove necessario.

L'articolo 15 impone agli Stati membri di prestarsi reciproca assistenza nell'attuazione della presente direttiva, in particolare fornendo l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli, compresi i dati relativi ai controlli tecnici e alla sospensione dei veicoli. Al fine di facilitare tale scambio di dati, gli Stati membri saranno tenuti a interconnettere i loro registri con il sistema MOVE-HUB della Commissione, affinché tali informazioni possano essere scambiate in tempo reale.

L'articolo 16 impone agli Stati membri di trasmettere determinati dati alla Commissione ogni tre anni. La Commissione trasmetterà quindi tali dati al Parlamento europeo e al Consiglio.

L'articolo 17 contiene una disposizione in materia di recepimento.

L'articolo 18 contiene una disposizione standard che stabilisce le condizioni di abrogazione della direttiva 1999/37/CE.

⁽²⁵⁾ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

L'articolo 19 contiene una disposizione standard che stabilisce l'entrata in vigore della direttiva.

L'articolo 20 contiene una disposizione standard che stabilisce che gli Stati membri sono i destinatari della direttiva.

L'allegato I stabilisce i requisiti per la parte I della carta di circolazione, anche in formato cartaceo e carta intelligente. Stabilisce i dati obbligatori e facoltativi da includere. Stabilisce inoltre le specifiche per il formato cartaceo, comprese le dimensioni della carta, e le funzioni di sicurezza. Per il formato delle carte intelligenti, l'allegato I stabilisce requisiti tecnici dettagliati (comprese le funzioni di sicurezza, la memorizzazione e la protezione dei dati, la verifica e la capacità di memorizzazione dei dati) ed elenca le norme ISO applicabili.

L'allegato II stabilisce requisiti equivalenti per la parte II della carta di circolazione, anche in questo caso per il formato fisico e per le carte intelligenti.

L'allegato III stabilisce le specifiche per le carte di circolazione mobili, compresa la pertinente norma ISO, e i requisiti per consentire alle persone di conservare e recuperare la carta di circolazione mobile nel loro portafoglio europeo di identità digitale.

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

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 europeo⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'immatricolazione di un veicolo prevede l'autorizzazione amministrativa per la sua immissione nella circolazione stradale.
- (2) La direttiva 1999/37/CE del Consiglio⁽³⁾ stabilisce norme comuni per i documenti di immatricolazione dei veicoli per gli Stati membri. Prevede inoltre che gli Stati membri si forniscano reciprocamente assistenza nell'attuazione della direttiva e indica che ciò può avvenire scambiando informazioni relative ai veicoli per via elettronica, ma non impone in realtà tale scambio di dati, ostacolando così la comunicazione e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri.
- (3) Al fine di facilitare il controllo e la verifica delle carte di circolazione dei veicoli, è necessaria un'ulteriore armonizzazione della forma e del contenuto di tali carte.
- (4) L'armonizzazione delle carte di circolazione e la condivisione di informazioni contenute nei registri di immatricolazione agevoleranno inoltre la reimmatricolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e contribuiranno al buon funzionamento del mercato interno.
- (5) Al fine di tenere conto della necessità di digitalizzazione, rafforzare la competitività dell'Unione e ridurre gli oneri amministrativi, è opportuno armonizzare le carte di circolazione tanto fisiche quanto mobili. Tali carte dovrebbero essere del tutto equivalenti e contenere esattamente le stesse informazioni.

(1) GU C, [...], [...], ELI: [...].

(2) GU C, [...], [...], ELI: [...].

(3) [Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli \(GU L 138 del 1.6.1999, pag. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\)](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

- (6) Al fine di facilitare e accelerare la verifica delle informazioni riportate nelle carte fisiche, gli Stati membri dovrebbero poter includere un codice QR nelle carte di circolazione, comprese quelle in formato intelligente. Dovrebbe inoltre essere possibile rilasciare carte di circolazione fisiche in formato intelligente dotate di un microchip, a condizione che siano rispettate determinate specifiche tecniche.
- (7) La trasformazione digitale è una delle priorità dell'Unione. È importante eliminare gli ostacoli rimanenti, compresi gli oneri amministrativi associati alla reimmatricolazione di veicoli. Possono infatti ostacolare la libera circolazione delle persone e il loro diritto di circolare liberamente all'interno dell'Unione e di assumere la residenza in uno Stato membro diverso da quello in cui il loro veicolo è immatricolato in un dato momento. Di conseguenza, a decorrere dal [data di entrata in vigore + 4 anni] il rilascio della carta di circolazione mobile dovrebbe costituire la modalità standard, senza comunque che sia pregiudicato il diritto del richiedente di richiedere anche una carta di circolazione fisica. Al fine di garantire l'interoperabilità delle carte di circolazione mobili in tutta l'Unione, è opportuno stabilire specifiche tecniche per tali carte. Ciò consentirà altresì di fare in modo che le carte di circolazione dei veicoli possano essere controllate e verificate.
- (8) Al fine di ridurre i costi per i cittadini e le imprese, le carte di circolazione mobili dovrebbero essere rilasciate gratuitamente per l'uso nei portafogli europei di identità digitale emessi a norma del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁴⁾.
- (9) Al fine di agevolare i movimenti transfrontalieri, in particolare la reimmatricolazione dei veicoli, gli Stati membri dovrebbero registrare elettronicamente tutti i dati necessari di tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio e mantenerli aggiornati in qualsiasi momento. Tali dati contribuiranno a: migliorare l'accuratezza dei registri di immatricolazione; garantire una migliore applicazione della legge; contrastare le frodi relative ai veicoli e i furti di questi ultimi; migliorare lo scambio di informazioni tra Stati membri; e facilitare il controllo dello stato dei veicoli destinati all'esportazione.
- (10) Occorre fare sì che il trattamento dei dati nominativi ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati. In particolare, i dati nominativi utilizzati per la verifica dei dati di immatricolazione di un veicolo non dovrebbero essere conservati dal verificatore, fatto salvo il caso in cui tale conservazione sia autorizzata dal diritto dell'Unione o nazionale.
- (11) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio, diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e ambientali accettabili durante il loro utilizzo. Tale regime di controlli tecnici prevede che l'autorizzazione di un veicolo a circolare sulla rete stradale sia sospesa qualora il veicolo costituisca un rischio per la sicurezza stradale. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi derivanti dalla sospensione, non è necessaria una nuova procedura di immatricolazione quando la sospensione è revocata. Per fare in modo che i registri siano accurati e aggiornati, qualora l'autorizzazione di un veicolo a circolare sulla rete stradale pubblica sia stata sospesa a seguito di un controllo tecnico, la sospensione dovrebbe anche essere registrata elettronicamente nel registro fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico.

⁽⁴⁾ 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>).

- (12) Per fare in modo che i registri di immatricolazione siano accurati e aggiornati, quando un veicolo viene dichiarato fuori uso a norma della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾, la relativa immatricolazione dovrebbe essere cancellata in modo permanente e tale informazione dovrebbe essere inserita nel registro elettronico.
- (13) Per poter identificare un veicolo nella circolazione stradale, per un periodo transitorio, gli Stati membri dovrebbero poter prescrivere che il conducente detenga la parte I della carta di circolazione fisica. Trascorso tale periodo, gli Stati membri dovrebbero accettare a tale fine carte di circolazione tanto fisiche quanto mobili.
- (14) Quando reimmatricolano un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, le autorità competenti dovrebbero prescrivere, per un periodo transitorio, la presentazione della parte I della carta di circolazione fisica. Tuttavia, al fine di agevolare la libera circolazione delle persone e ridurre gli oneri amministrativi, le autorità competenti dovrebbero altresì essere autorizzate ad accettare la presentazione della carta di circolazione mobile durante tale periodo, qualora sia stata rilasciata. Una volta trascorso il periodo transitorio, quando reimmatricolano un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, le autorità competenti dovrebbero accettare tanto la parte I della carta di circolazione fisica quanto la presentazione della carta di circolazione mobile.
- (15) Per fare in modo che i registri di immatricolazione siano accurati e aggiornati, al momento della reimmatricolazione di un veicolo le autorità competenti dovrebbero verificare presso lo Stato membro di immatricolazione il formato o i formati della carta di circolazione rilasciata. Qualora sia stata rilasciata una carta di circolazione fisica, le autorità competenti dovrebbero ritirare la parte o le parti della carta presentata e dovrebbero informare, senza indebito ritardo, le autorità dello Stato membro di rilascio in merito a tale ritiro. Qualora sia presentata una carta di circolazione mobile, le autorità competenti dovrebbero informare, sempre senza indebito ritardo, le autorità dello Stato membro di rilascio e queste ultime dovrebbero revocare immediatamente la carta in questione. Le informazioni concernenti la carta precedente presenti nel registro di immatricolazione dovrebbero essere conservate per 12 mesi.
- (16) Al fine di agevolare il corretto funzionamento del regime introdotto dalla presente direttiva, in particolare in un contesto transfrontaliero, gli Stati membri dovrebbero designare un punto di contatto nazionale competente per lo scambio tempestivo di informazioni con gli altri Stati membri e con la Commissione.
- (17) Per fare in modo che gli allegati rimangano aggiornati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alla modifica di talune parti degli allegati I, II e III in caso di allargamento dell'Unione, in relazione a elementi non obbligatori in caso di modifiche del contenuto dei certificati di conformità nella pertinente legislazione dell'Unione in materia di omologazione o al fine di tenere conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici. 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 2016⁽⁶⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di

⁽⁵⁾ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

⁽⁶⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (18) Per garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché specifici: le funzioni di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR introdotti nelle carte di circolazione fisiche; l'interoperabilità e la sicurezza delle carte di circolazione mobili e le prove da eseguire in relazione a tali carte; comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali; i dati pertinenti del certificato di conformità in formato elettronico di cui all'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁷⁾; le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB; e il formato dei dati che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione attraverso la piattaforma elettronica. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾.
- (19) Al fine di contrastare le frodi e il commercio illegale di veicoli rubati, gli Stati membri dovrebbero prestarsi reciproca assistenza nell'attuazione della presente direttiva. In tale contesto dovrebbe figurare la fornitura, alle autorità preposte all'immatricolazione di altri Stati membri, dell'accesso ai dati di immatricolazione e alle informazioni sui controlli tecnici, comprese le sospensioni.
- (20) Per facilitare lo scambio di dati, gli Stati membri dovrebbero interconnettere i loro registri di immatricolazione e i loro sistemi elettronici sui certificati di revisione con il sistema MOVE-HUB della Commissione, affinché le autorità competenti possano consultare il registro di altri Stati membri in tempo reale.
- (21) Per consentire alla Commissione di analizzare la situazione contingente negli Stati membri e di proporre iniziative su una base fattuale solida, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione i dati sui veicoli immatricolati nel loro territorio, compresi il numero di carte di circolazione fisiche e mobili rilasciate, il numero di reimmatricolazioni di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e il numero di immatricolazioni di veicoli sospese. La Commissione dovrebbe trasmettere i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (22) Gli obiettivi della presente direttiva, ossia il conseguimento di un quadro armonizzato dell'Unione per l'immatricolazione dei veicoli, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai singoli Stati membri. Ciò è dovuto al fatto che le norme nazionali che disciplinano i documenti di immatricolazione, i dati di immatricolazione e la cooperazione con altri Stati membri porterebbero a prescrizioni talmente diverse tra loro da impedire il conseguimento del livello di sicurezza stradale e di libera circolazione delle persone previsto dalle norme armonizzate. Di conseguenza, tali obiettivi sono conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ 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>).

in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(23) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁽⁹⁾, 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.

(24) È opportuno abrogare la direttiva 1999/37/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva contiene disposizioni comuni riguardanti:
 - (a) i documenti di immatricolazione dei veicoli rilasciati dagli Stati membri;
 - (b) determinati dati da registrare nei registri di immatricolazione nazionali;
 - (c) lo scambio di tali dati tra Stati membri.
2. La presente direttiva non si applica ai documenti per l'immatricolazione temporanea dei veicoli, fatto salvo il caso in cui tali documenti posseggano i requisiti di cui alla presente direttiva, nel qual caso sono riconosciuti reciprocamente dagli Stati membri conformemente all'articolo [9](#).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- (1) "veicolo": qualsiasi veicolo quale definito all'[articolo 3, punto 15\), del regolamento \(UE\) 2018/858](#) o all'[articolo 3, punto 11\), del regolamento \(UE\) n. 167/2013](#) del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾, e qualsiasi veicolo di cui all'[articolo 4 del regolamento \(UE\) n. 168/2013](#) del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾;

⁽⁹⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

⁽¹⁰⁾ 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>).

⁽¹¹⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

- (2) "immatricolazione": l'autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di un veicolo, comportante l'identificazione di quest'ultimo e il rilascio di un numero di serie, denominato numero di immatricolazione;
- (3) "carta di circolazione": il documento attestante che il veicolo è immatricolato in uno Stato membro, in formato fisico, digitale o in entrambi i formati;
- (4) "carta di circolazione fisica": carta di circolazione in formato cartaceo o di carta intelligente;
- (5) "carta di circolazione mobile": carta di circolazione in formato digitale;
- (6) "intestatario della carta di circolazione": la persona giuridica o fisica a nome della quale è immatricolato il veicolo;
- (7) "sospensione": periodo di tempo limitato durante il quale il veicolo non è autorizzato da uno Stato membro a circolare nella rete stradale, trascorso il quale – sempre che siano venute meno le ragioni della sospensione – il veicolo può essere nuovamente autorizzato a circolare senza che ciò comporti una nuova procedura di immatricolazione.

Capo II

Carte di circolazione

Articolo 3

Requisiti generali per le carte di circolazione

1. Gli Stati membri rilasciano carte di circolazione per i veicoli che sono soggetti ad immatricolazione secondo la normativa nazionale. Le carte sono conformi ai requisiti di cui all'articolo [4](#) per quanto concerne le carte di circolazione fisiche e all'articolo [5](#) per quanto riguarda le carte di circolazione mobili.
2. Un veicolo non può essere oggetto di più di una carta di circolazione, fatto salvo quanto disposto ai paragrafi 4 e 5. Tuttavia, una carta di circolazione mobile può essere visualizzata su più dispositivi mobili.
3. Fino al [entrata in vigore + 4 anni], gli Stati membri rilasciano carte di circolazione fisiche. Possono inoltre rilasciare carte di circolazione mobili in aggiunta a quelle fisiche.
4. A decorrere dal [data di entrata in vigore + 4 anni + 1 giorno], gli Stati membri rilasciano esclusivamente carte di circolazione mobili. Tuttavia, su richiesta del richiedente, gli Stati membri rilasciano anche una carta di circolazione fisica.
5. Gli Stati membri provvedono affinché le carte di circolazione fisiche e mobili rilasciate per lo stesso veicolo siano rilasciate alla medesima persona e contengano le medesime informazioni di cui agli allegati I e II.
6. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione e agli altri Stati membri eventuali nuovi modelli di carta di circolazione fisica dei veicoli e la descrizione della serie di dati contenuta nelle carte di circolazione mobili dei veicoli. La Commissione pubblica tali modelli e descrizioni di serie di dati sulla propria pagina web apposita.

Articolo 4

Carte di circolazione fisiche

1. Le carte di circolazione fisiche sono costituite da una sola parte, di cui all'allegato I, o da due parti, di cui agli allegati I e II. Gli Stati membri possono autorizzare i servizi appropriati da essi nominati, in particolare quelli dei costruttori, a compilare le parti tecniche della carta di circolazione.
2. Quando viene rilasciata una nuova carta di circolazione fisica per un veicolo immatricolato prima dell'applicazione della [direttiva 1999/37/CE](#), gli Stati membri possono limitarsi a iscrivere unicamente le diciture per le quali sono disponibili i dati necessari.
3. I dati riportati nella carta di circolazione fisica, di cui agli allegati I e II, sono rappresentati dai codici armonizzati dell'Unione che figurano negli allegati suddetti.
4. Gli Stati membri possono decidere di stampare un codice QR sulle carte di circolazione fisiche in formato cartaceo da essi rilasciate. Il codice QR consente di verificare l'autenticità delle informazioni riportate nella carta di circolazione fisica.
5. Le carte di circolazione fisiche rilasciate in formato "carta intelligente" possono contenere un microchip conformemente alle prescrizioni degli allegati I e II. Gli Stati membri possono altrimenti decidere di imprimere o incidere, nello spazio riservato a tale fine, un codice QR sulle carte di circolazione da essi rilasciate.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti le funzioni di interoperabilità dei codici QR stampati sulle carte di circolazione fisiche e le misure di sicurezza a cui tali codici devono essere conformi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.
7. Gli Stati membri informano la Commissione di eventuali misure volte all'inserimento di un codice QR nelle loro carte di circolazione, o di qualsiasi modifica di tali misure, entro tre mesi dall'adozione della stessa.

Articolo 5

Carte di circolazione mobili

1. Le carte di circolazione mobili sono conformi alle specifiche di cui all'allegato III.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le carte di circolazione mobili siano rilasciate gratuitamente come attestati elettronici di attributi per i portafogli europei di identità digitale conformemente al [regolamento \(UE\) n. 910/2014](#). I portafogli offrono alle persone autorizzate la possibilità di compiere quanto meno le operazioni seguenti:
 - (a) recuperare e memorizzare dati per verificare l'autorizzazione del veicolo, da utilizzarsi durante la circolazione nella rete stradale;
 - (b) visualizzare e trasferire i dati di cui alla lettera a).
3. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un elenco degli emittenti affidabili di carte di circolazione mobili dei veicoli e tengono aggiornato tale elenco. La Commissione rende pubblici tali elenchi, attraverso un canale sicuro e in forma firmata o sigillata elettronicamente e adatta al trattamento automatizzato.
4. Entro il [data di entrata in vigore + 2 anni] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti le specifiche tecniche delle carte

di circolazione mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali, e le procedure per la notifica ad emittenti affidabili delle carte di circolazione mobili. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo [2](#).

Capo III

Obblighi generali

Articolo 6

Dati registrati nei registri di immatricolazione

1. Gli Stati membri registrano elettronicamente nei registri di immatricolazione tutti i dati di cui all'allegato I, punto 2, lettere e), f) e g), in relazione a tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.

Nei registri di immatricolazione figurano inoltre:

- (a) i dati rilevanti del certificato di conformità in formato elettronico di cui all'[articolo 37 del regolamento \(UE\) 2018/858](#);
- (b) i risultati dei controlli tecnici periodici obbligatori in conformità alla [direttiva 2014/45/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾ e il periodo di validità del certificato di revisione, compresi i risultati dei controlli tecnici periodici effettuati in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione a norma dell'articolo 4, paragrafi 3 e 4, della [direttiva 2014/45/UE](#) e la validità del certificato rilasciato da tale Stato membro;
- (c) le informazioni su eventuali modifiche significative dei sistemi e dei componenti di sicurezza o ambientali del veicolo;
- (d) le informazioni sull'intestatario precedente e, se disponibili, sul proprietario precedente del veicolo;
- (e) le informazioni su eventuali cambi di proprietà dei veicoli, anche di veicoli non autorizzati a circolare nella rete stradale a causa di una sospensione a norma dell'articolo [8](#) o della cancellazione temporanea;
- (f) il paese in cui il veicolo è stato immatricolato per la prima volta;
- (g) le informazioni concernenti i motivi della cancellazione di un'immatricolazione del veicolo, laddove tale veicolo:
 - (i) sia stato dichiarato fuori uso e, in relazione allo stesso, sia stato rilasciato un certificato di rottamazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, della [direttiva 2000/53/CE](#);
 - ii) sia stato reimmatricolato in un altro Stato membro, previa conferma da parte del nuovo Stato membro di immatricolazione;
 - iii) sia stato esportato al di fuori dell'Unione, a fronte di presentazione dei documenti doganali;

⁽¹²⁾ 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>).

- iv) sia stato rubato o altrimenti illecitamente preso in consegna, come confermato da un verbale di polizia rilasciato all'ultimo proprietario del veicolo;
- (v) sia stato immatricolato in violazione delle prescrizioni in materia di immatricolazione dei veicoli previste dal diritto dell'Unione o nazionale;
- vi) sia stato immatricolato con un numero di identificazione del veicolo errato; e
- vii) sia stato soggetto a cancellazione dell'immatricolazione per qualsiasi altro motivo.

Le informazioni di cui al primo e al secondo comma sono tenute aggiornate.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che specifichino i dati di cui al paragrafo 1, secondo comma, lettera a). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Articolo 7

Verifica dei dati di immatricolazione dei veicoli

Gli Stati membri provvedono affinché i dati dominativi necessari per la verifica delle informazioni riportate nella carta di circolazione fisica o mobile non siano conservati dal verificatore, fatto salvo il caso in cui tale conservazione sia autorizzata dal diritto dell'Unione o nazionale. Garantiscono altresì che l'autorità emittente della carta di circolazione non sia informata del processo di verifica delle carte di circolazione fisiche dei veicoli e che tratti le informazioni ricevute attraverso la notifica soltanto al fine di rispondere alla richiesta di verifica delle carte di circolazione mobili dei veicoli.

Articolo 8

1. Qualora l'autorità competente di uno Stato membro riceva la notifica di un controllo tecnico periodico da cui risulta che l'autorizzazione a utilizzare un determinato veicolo in strada è stata sospesa ai sensi dell'[articolo 9 della direttiva 2014/45/UE](#), tale sospensione è registrata elettronicamente nel registro di immatricolazione.
2. La sospensione è efficace fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico. Una volta che il veicolo ha superato il nuovo controllo, l'autorità competente autorizza nuovamente, senza ritardi, l'utilizzo del veicolo nella circolazione stradale, mentre nel registro di immatricolazione viene registrata elettronicamente la cessazione della sospensione. Non è necessaria una nuova procedura di immatricolazione.
3. Gli Stati membri possono adottare misure volte a facilitare un nuovo controllo tecnico di un veicolo la cui autorizzazione all'utilizzo sulla rete stradale pubblica sia stata sospesa. Tali misure possono comportare l'autorizzazione a circolare sulla rete stradale pubblica tra il luogo di riparazione e il centro di controllo al fine di un controllo tecnico.
4. Se l'autorità competente di uno Stato membro riceve una notifica in base alla quale il veicolo è stato dichiarato fuori uso a norma dell'articolo 5 della [direttiva 2000/53/CE](#), l'immatricolazione di tale veicolo è cancellata in modo permanente e tale informazione è inserita nel registro di immatricolazione.

Articolo 9

Riconoscimento reciproco

1. Una carta di circolazione fisica rilasciata da uno Stato membro conformemente all'articolo 4 è riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua reimmatricolazione in un altro Stato membro.
2. Una carta di circolazione mobile rilasciata da uno Stato membro conformemente all'articolo 5 è riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua reimmatricolazione in un altro Stato membro con effetto a decorrere dal [entrata in vigore + 4 anni + 1 giorno].

Articolo 10

Identificazione e reimmatricolazione dei veicoli

1. Fino al [data di entrata in vigore + 4 anni], gli Stati membri possono esigere che il conducente rechi con sé la parte I della carta di circolazione fisica a fini di identificazione del veicolo nell'ambito della circolazione nella rete stradale. Dopo tale data, gli Stati membri accettano a tale fine sia le carte di circolazione fisiche che quelle mobili.
2. Fino al [data di entrata in vigore + 4 anni] le autorità competenti esigono la presentazione soltanto della parte I della carta di circolazione fisica quando reimmatricolano un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro. Fino a tale data, tali autorità possono anche accettare la presentazione di una carta di circolazione mobile, se del caso.
3. A decorrere dal [data di entrata in vigore + 4 anni + 1 giorno], ai fini della reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, gli Stati membri accettano tanto la parte I della carta di circolazione fisica quanto la presentazione della carta di circolazione mobile. Lo Stato membro che effettua la reimmatricolazione verifica presso lo Stato membro di immatricolazione il formato o i formati delle carte di circolazione rilasciate.
4. Se era stata rilasciata soltanto una carta di circolazione fisica, le autorità competenti dello Stato membro di reimmatricolazione ritirano la parte o le parti della carta di circolazione presentata e conservano la parte o le parti ritirate per 12 mesi. Senza indebito ritardo, tali autorità:
 - a) informano del ritiro le autorità dello Stato membro che avevano rilasciato la carta in questione;
 - b) restituiscono la parte o le parti in questione a tali autorità, se queste ne fanno richiesta.
5. Se era stata rilasciata soltanto una carta di circolazione mobile, le autorità competenti dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione ne informano senza indebito ritardo le autorità dello Stato membro che avevano rilasciato tale carta. Le autorità competenti di tale Stato membro revocano immediatamente la carta di circolazione mobile precedente e conservano per 12 mesi nel registro di immatricolazione le informazioni contenute nella precedente immatricolazione.
6. Se erano state rilasciate tanto una carta di circolazione fisica quanto una carta di circolazione mobile, si segue l'iter di cui ai paragrafi 4 e 5.

Articolo 11

Cooperazione amministrativa fra Stati membri

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri e la Commissione per quanto riguarda l'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi punti di contatto nazionali cooperino tra loro al fine di fare sì che tutte le informazioni necessarie siano condivise a tempo debito.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e i dati di contatto del loro punto di contatto nazionale entro il [*data di recepimento*] e le comunicano senza ritardi eventuali modifiche. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

Capo IV

Atti di esecuzione e atti delegati

Articolo 12

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo [13](#) al fine di modificare:

- (a) all'allegato I, il punto 2, lettera d), punto ii), e il punto 3, lettera a), punto i), sottopunto 2); all'allegato II, il punto 2, lettera d), punto ii), e il punto 3, lettera a), punto i) sottopunto 2), in caso di allargamento dell'Unione;
- (b) all'allegato I, il punto 2, lettera f), e l'allegato II in relazione agli elementi non obbligatori in caso di modifiche del contenuto o delle definizioni dei certificati di conformità nella legislazione dell'Unione in materia di omologazione, nonché al fine di tenere conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici;
- (c) le tabelle 2 e 3 tanto nell'allegato I quanto nell'allegato II, al fine di elencare le etichette (*tag*) che identificano gli oggetti di dati corrispondenti ai dati di immatricolazione obbligatori e facoltativi;
- (d) l'allegato III, al fine di tenere conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo [12](#) è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [*data di entrata in vigore*]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo [12](#) può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. I suoi effetti decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Tale decisione non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo [12](#) entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 14

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del [regolamento \(UE\) n. 182/2011](#).
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'[articolo 5 del regolamento \(UE\) n. 182/2011](#). Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, questa procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta l'atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del [regolamento \(UE\) n. 182/2011](#).

Capo V Disposizioni finali

Articolo 15

Scambio di dati

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni in relazione ai dati di immatricolazione dei veicoli, ai dati relativi all'ultimo certificato di revisione, a eventuali relazioni di controllo tecnico su strada e alla cronistoria del contachilometri dei veicoli memorizzati nelle banche dati nazionali, in particolare al fine di verificare, prima dell'eventuale immatricolazione di un veicolo, lo status giuridico di tale veicolo, se necessario nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato.

In particolare, gli Stati membri forniscono, alle autorità di altri Stati membri preposte all'immatricolazione, accesso ai pertinenti dati di immatricolazione conformemente all'articolo [6](#), comprese le informazioni contenute nel certificato di revisione più recente rilasciato a norma della [direttiva 2014/45/UE](#), alle sospensioni di cui

all'articolo [8](#) e a tutte le informazioni disponibili sulle restrizioni che incidono sulla reimmatricolazione, conservate nei registri di immatricolazione nazionali.

2. Gli Stati membri interconnettono i loro registri di immatricolazione nazionali e sistemi elettronici sui certificati di revisione tramite il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione di modo che le autorità competenti degli Stati membri possano consultare in tempo reale i registri di immatricolazione degli altri Stati membri. Tale interconnessione è operativa entro un anno dall'adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo [4](#).
3. L'accesso alla rete MOVE-HUB è protetto. Gli Stati membri possono collegarvi soltanto le autorità competenti ai fini di cui al paragrafo 1.
4. Entro il [*data di entrata in vigore + 2 anni*] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico di cui al paragrafo [2](#) e specificano i requisiti minimi del formato e del contenuto del messaggio che gli Stati membri devono utilizzare. Essa specifica quale autorità è responsabile per l'accesso ai dati e il loro ulteriore utilizzo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo [2](#).

Articolo 16

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo 2030, e successivamente entro il 31 marzo di ogni terzo anno, 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⁽¹³⁾ ("piattaforma elettronica"), i dati relativi ai veicoli immatricolati nel loro territorio durante ciascuno dei tre anni civili precedenti. Tra tali dati figurano (per ciascun anno civile):
 - (a) il numero di carte di circolazione fisiche rilasciate per ciascuna categoria di veicoli;
 - (b) il numero di carte di circolazione mobili rilasciate per ciascuna categoria di veicoli;
 - (c) il numero di reimmatricolazioni di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro per ciascuna categoria di veicoli;
 - (d) il numero di immatricolazioni di veicoli sospese per ciascuna categoria di veicoli.

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

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

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano il formato in cui i dati di cui al paragrafo 1 devono essere comunicati attraverso la piattaforma elettronica. Tali

⁽¹³⁾ 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).

atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Articolo 17

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il [data di entrata in vigore + 2 anni]. 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 18

Abrogazione

1. La [direttiva 1999/37/CE](#) è abrogata a decorrere dal [data di entrata in vigore + 2 anni].
2. I riferimenti alla [direttiva 1999/37/CE](#) si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 19

Entrata in vigore

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

Articolo 20

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente
[...]

Per il Consiglio
Il presidente
[...]

SCHEDA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

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.

Proposta di direttiva che abroga e sostituisce la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli).

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

Obiettivo specifico n.

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono i seguenti:

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 inquinamento atmosferico ed emissioni acustiche) difettosi/manomessi, nonché delle frodi relative ai contachilometri;

migliorare l'archiviazione elettronica e lo scambio di dati di identificazione dei veicoli e sullo stato degli stessi.

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 feriti gravi evitati. Favorirà inoltre la mobilità sostenibile riducendo le emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche, con conseguenti risparmi sui costi esterni, stimati in 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 inoltre 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 particelle) e all'introduzione di metodi di controllo per i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e altri sistemi di sicurezza. Si prevedono benefici anche grazie all'introduzione di controlli obbligatori di fissaggio del carico e modi nuovi di controllo, quali il *plume chasing* e il telerilevamento al fine di monitorare le emissioni di inquinanti e rumore, nonché a 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 l'andamento 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, l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) esegue un monitoraggio costante. Parte della riduzione prevista negli anni a venire sarà connessa 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 dell'andamento 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 disponibili per il controllo della sicurezza e delle emissioni; 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 preparatoria⁽¹⁾;
- 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 attrezzature nuove sul lato 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 ad addebiti leggermente più elevati per i controlli tecnici periodici.

Le officine di riparazione dei veicoli, i concessionari di autoveicoli 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⁾ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

- 1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

Motivi dell'azione a livello di UE (ex ante) e valore aggiunto dell'UE previsto (ex post)

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 funzioni 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 interno 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 tachimetri o sviluppare accordi per il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione. Tuttavia persisterebbe il problema sistemico di uno scambio insufficiente e inefficiente di dati dei veicoli relativi ai controlli tecnici, 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 realizzeranno economie di scala e i costruttori di attrezzature per i controlli potranno operare in un mercato più omogeneo. Il funzionamento del mercato interno 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'applicazione delle norme in materia di 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 funzioni 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 dei gas di scarico dei veicoli moderni presentano criteri critici di individuazione che non sono contemplati dai metodi di controllo attualmente prescritti, e il contributo del pacchetto sui controlli tecnici attuale alla riduzione del numero di veicoli in circolazione con emissioni elevate 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 le emissioni 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 i cittadini immatricolare veicoli di altri Stati membri e del SEE, esiste un margine di miglioramento del processo di digitalizzazione, che potrebbe persino essere semplificato.

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 stabiliti 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, rendendo disponibile l'accesso elettronico ai dati alle autorità di altri Stati membri dell'UE preposte all'immatricolazione e aggiungendo dati nuovi al registro di immatricolazione, compresi i dati relativi ai veicoli fuori uso. La proposta è pertanto considerata coerente con le strategie e gli strumenti giuridici dell'UE nell'ambito in questione 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 equivalente a tempo pieno (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 previsti⁽²⁾

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,

⁽²⁾ 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>.

che possono essere limitate, per ciascuna azione, all'importo massimo del sostegno dell'Unione.

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 online⁽³⁾ ("piattaforma elettronica"), 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.

⁽³⁾ 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).

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 elettronica", 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 di centri di controllo per ciascuno Stato membro; il numero totale di veicoli sottoposti a controllo; 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.

Per quanto riguarda i documenti di immatricolazione dei veicoli, a norma dell'articolo 16 della direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli, gli Stati membri devono comunicare alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online, i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli immatricolati nel loro territorio. Tali dati devono indicare (per ciascun anno civile):

il numero di carte di circolazione fisiche rilasciate per ciascuna categoria di veicoli; il numero di carte di circolazione mobili rilasciate per ciascuna categoria di veicoli; il numero di reimmatricolazioni di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro per ciascuna categoria di veicoli; il numero di immatricolazioni di veicoli sospese per ciascuna categoria di veicoli e un elenco degli elementi di dati registrati nei registri nazionali.

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 elettronica è intesa a facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche funzioni di comunicazione.

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; e

nell'ambito del contrasto alle frodi, alla corruzione e alle altre attività illegali si applicano 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 direzione 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. ⁽⁴⁾	di paesi EFTA ⁽⁵⁾	di paesi candidati e potenziali candidati ⁽⁶⁾	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 diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

⁽⁴⁾ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁽⁵⁾ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁽⁶⁾ 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 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 ⁽⁷⁾	TOTALE QFP 2021-2027
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio 02 20 04 01	Impegni	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagamenti	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁽⁸⁾							
Linea di		(3)					0,000

⁽⁷⁾ 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.

⁽⁸⁾ 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.

bilancio							
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 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	0,250	0,250
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	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
TOTAL	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

E stanziamenti per le rubriche da 1 a 6 del quadro finanziario o pluriennale (importo di riferimento)	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7		"Spese amministrative"⁽⁹⁾				
DG: MOVE			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTAL E QFP 2021-2027
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
TOTAL E DG	Stanziamenti		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

⁽⁹⁾ The necessary appropriations should be determined using the annual average cost figures available on the appropriate BUDGpedia webpage.

MOVE						
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

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	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. sezione 1.6)	TOTALE
	RISULTATI					

obiettivi e risultati ↓	Tipolo ⁽¹⁰⁾	Costo medio	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	Totale N.	Totale Costo
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																		
- Risultato																		
- Risultato																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo																		

⁽¹⁰⁾ 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.).

⁽¹¹⁾ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici...".

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

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	Anno2024	Anno2025	Anno2026	Anno2027	TOTALE QFP 2021-2027
RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Altre spese	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

amministrative					
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)⁽¹²⁾

STANZIAMENTI VOTATI		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 ⁽¹³⁾
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
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0
Linea di	- in sede	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Please specify below the table how many FTEs within the number indicated are already assigned to the management of the action and/or can be redeployed within your DG and what are your net needs.

⁽¹³⁾ 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.

sostegno amministrativo [XX.01.YY.Y Y]	- 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⁽¹⁴⁾		0	0	0	1

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".

⁽¹⁴⁾ 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.

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 cofinanziament o					
TOTALE stanziamanti 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:	di Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁽¹⁵⁾			
		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)

[...]

⁽¹⁵⁾ 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. Prescrizione 1 (P1): obbligo di rilascio del certificato di revisione in formato elettronico

- (a) Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 8, paragrafo 2;
- (b) 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;
- (c) 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;
- (d) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- (e) gestione dei registri di immatricolazione nazionali esistenti e delle banche dati esistenti relative ai controlli tecnici periodici.

Prescrizione 2 (P2): fornitura dell'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

- (a) 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);
- (b) tale misura imporrà agli Stati membri di fornire 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.
- (c) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri, Commissione;
- (d) 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.

Prescrizione 3 (P3): introduzione del rilascio di carte di circolazione in formato digitale al fine di sostituire gradualmente i documenti cartacei (e le carte intelligenti) attuali

- (a) Direttiva 1999/37/CE (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli) riveduta, articoli 2, 3 e 5, allegato III;

- (b) questa misura introdurrà l'obbligo, come misura standard, del rilascio delle carte di circolazione nuove 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.
- (c) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- (d) questa 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.

Prescrizione 4 (P4): aggiunta di dati nuovi al registro di immatricolazione – serie minima obbligatoria (tra cui: paese di prima immatricolazione, stato di immatricolazione, stato dei controlli tecnici periodici, variazioni dovute a trasformazione)

- (a) Direttiva 1999/37/CE riveduta (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli), articolo 6, allegati I e II;
- (b) 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 (controllo 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.
- (c) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri, proprietari di veicoli;
- (d) gestione dei registri di immatricolazione nazionali esistenti e delle banche dati esistenti relative ai controlli tecnici periodici.

Prescrizione 5 (P5): registrazione delle letture dei contachilometri nelle banche dati nazionali

- (a) Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 4 bis;
- (b) questa misura prevede che i prestatori di servizi che effettuano lavori di riparazione o manutenzione su un veicolo registrino le letture dei 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).

- (c) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri, riparatori di veicoli, officine, costruttori di veicoli, proprietari di veicoli e potenziali acquirenti.

Prescrizione 6 (P6): trasmissione di informazioni dagli Stati membri alla Commissione

- (a) Direttiva 2014/45/UE (direttiva sui controlli tecnici periodici), articolo 20 bis; direttiva 1999/37/CE (direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli) riveduta, articolo 16; direttiva 2014/47/UE (direttiva sui controlli su strada), articolo 20;
- (b) 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.
- (c) Portatori di interessi coinvolti: Stati membri.

4.2. **Dati**

Non saranno raccolti dati a livello di 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 connettere 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 dei 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 l'uso di tecnologie di IA per le prescrizioni dichiarate.

La P6 si baserà sulla piattaforma online istituita dalla Commissione ("piattaforma elettronica"⁽¹⁶⁾) 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 elettronica"), 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 elettronica è intesa facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche funzioni di comunicazione.

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

La P2 imporrà agli Stati membri di fornire 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 connettere 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;

⁽¹⁶⁾ 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. 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;

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:

- (a) 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;
- (b) garantire condizioni uniformi di attuazione della carta di circolazione digitale dei veicoli – è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per specificare le funzioni di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR inseriti nelle carte di circolazione dei veicoli;
- (c) affrontare le questioni transfrontaliere – è opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. A tale fine, sono necessarie norme sullo scambio di dati relativi ai veicoli per verificare la situazione giuridica e tecnica del veicolo e la cronistoria del contachilometri;
- (d) estendere opportunamente le funzionalità del MOVE-HUB al fine di consentire il necessario scambio di informazioni e/ dati relativi ai veicoli ai fini della presente direttiva, in particolare, specificare il formato e il contenuto delle informazioni/dei dati da scambiare. Gli Stati membri dovrebbero connettere al sistema MOVE-HUB i loro registri di immatricolazione e sistemi elettronici contenenti informazioni sui certificati di revisione e sulla cronistoria dei contachilometri;
- (e) garantire condizioni uniformi per l'attuazione degli obblighi di comunicazione da parte degli Stati membri, che dovrebbero riferire in merito all'attuazione della presente direttiva ogni tre anni.