C/2026/3241

2.7.2026

Parere del Comitato economico e sociale europeo

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/6/CEE per esentare taluni veicoli elettrici della categoria N2 dall'obbligo di montaggio e impiego di dispositivi di limitazione della velocità

[COM(2025) 999 final — 2025/0424 (COD)]

(C/2026/3241)

Relatore: **Miroslav HAJNOŠ**

Procedura legislativa	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Consultazione	Parlamento europeo, 12.1.2026 Consiglio dell'Unione europea, 11.2.2026
Base giuridica	Articolo 91, paragrafo 1, e articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Documenti della Commissione europea	COM(2025) 999 final Sintesi del documento COM(2025) 999
Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) pertinenti	OSS 11 — Città e comunità sostenibili OSS 13 — Lotta contro il cambiamento climatico
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione
Adozione in sezione	9.3.2026
Adozione in sessione plenaria	18.3.2026
Sessione plenaria n.	604
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	205/1/3

1. RACCOMANDAZIONI

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO (CESE):

1.1. **prende atto** della proposta della Commissione di modificare la direttiva 92/6/CEE ([1]) al fine di esentare taluni veicoli elettrici della categoria N2 (per la precisione, i furgoni elettrici di massa a pieno carico compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate) dall'obbligo di montare e impiegare dispositivi di limitazione della velocità;

1.2. **riconosce** che certi ostacoli normativi possono involontariamente impedire la diffusione dei veicoli commerciali elettrici leggeri e rallentare la transizione verso una mobilità a zero emissioni; sottolinea però che l'esenzione proposta dovrebbe contenere prescrizioni chiare in materia di sicurezza, per evitare il rischio di un aumento delle vittime di incidenti stradali;

1.3. **mette tuttavia in rilievo** che l'obiettivo dell'esenzione proposta è quello di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per le imprese nel quadro del pacchetto omnibus sull'industria automobilistica ([2]). Il CESE sottolinea che né le norme consolidate in materia di sicurezza stradale né la protezione dei conducenti e degli utenti della strada vulnerabili, tra cui i ciclisti e i pedoni, devono fare le spese della semplificazione normativa;

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

([2]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en.

1.4. **osserva** con interesse il dibattito più generale riguardante l'attuazione del pacchetto omnibus sull'industria automobilistica. Il Comitato sottolinea che le conseguenze dei pacchetti omnibus di deregolamentazione (di cui fa parte l'esenzione proposta) incontrano una notevole resistenza da parte di organizzazioni pubbliche quali i sindacati, le associazioni ambientaliste e gli enti preposti alla sicurezza stradale;

1.5. **evidenzia** che l'iniziativa proposta deve rimanere pienamente coerente con gli obiettivi della politica comune dei trasporti dell'UE ed essere compatibile con il quadro di riferimento per la sicurezza stradale. Il CESE segnala che nel 2012 la Commissione ha raccomandato l'installazione di dispositivi di limitazione della velocità sui veicoli della categoria N1, in quanto la velocità e l'aumento del peso di un veicolo sono rilevanti per la sicurezza stradale. Nell'interesse di una regolamentazione semplice e tecnologicamente neutra, occorre prendere nuovamente in considerazione questa posizione ([3]). È importante non compromettere il perseguimento degli obiettivi della politica sulla sicurezza stradale, per il cui raggiungimento è necessario un monitoraggio strutturale degli effetti dell'iniziativa proposta, qualora venisse adottata. Il rischio che l'UE non raggiunga gli obiettivi di sicurezza stradale fissati per il 2030 è reale. L'organizzazione senza scopo di lucro ETSC segue i progressi compiuti in questo campo in una relazione annuale, che l'anno scorso ha segnalato una riduzione degli incidenti stradali solo del 2 % e l'anno precedente solo dell'1 % ([4]);

1.6. **sottolinea** l'importanza dei veicoli commerciali a emissioni zero per il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE, in particolare per la distribuzione e i servizi di consegna nei centri urbani;

1.7. **invita la Commissione** ad assicurarsi che l'esenzione, se adottata, rimanga per il momento subordinata a determinate condizioni. La condizionalità dovrebbe essere legata a una valutazione, da effettuare dopo un certo arco di tempo, che dovrebbe comprendere i seguenti elementi:

— analisi degli effetti in rapporto ai dati sulla sicurezza stradale,

— impatti ambientali misurabili,

— risultati delle vendite di furgoni elettrici N2 appartenenti alla categoria esentata.

Il presente parere funge da complemento al parere sul tema *Veicoli a motore / Semplificazione delle prescrizioni tecniche e delle procedure di prova*, in quanto entrambi riguardano proposte di modifica alla direttiva 92/6/CEE.

2. NOTE ESPLICATIVE

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.1

2.1. I furgoni elettrici hanno un ruolo sempre più importante per la logistica nei centri urbani, i servizi di consegna dell'ultimo miglio e le operazioni di servizio sul territorio regionale. Tuttavia, a causa del peso dei sistemi di batterie, molti furgoni elettrici superano la soglia di 3,5 tonnellate e sono pertanto classificati come veicoli di categoria N2. Una massa superiore del veicolo incide direttamente sull'energia cinetica e sullo spazio di frenata, con la possibile conseguenza di collisioni di gravità maggiore, in particolare nei contesti di traffico urbano misto. Anche qualora l'uso concreto sia simile a quello dei veicoli più leggeri della categoria N1, queste caratteristiche fisiche rimangono pertinenti per la valutazione della sicurezza stradale, e il CESE considera con cautela la deroga proposta.

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.2

2.2. Secondo la Commissione, in alcuni casi la classificazione nella categoria N2 comporta **oneri amministrativi e finanziari sproporzionati** che potrebbero ostacolare l'affermazione commerciale dei veicoli a emissioni zero. Le misure di semplificazione mirano inoltre ad allineare le condizioni normative per i furgoni elettrici a quelle applicabili ai veicoli a combustione interna comparabili, garantendo in tal modo condizioni di parità per gli operatori e le PMI.

([3]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en.
([4]) https://etsc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/.

2.3. Il CESE raccomanda che l'esenzione proposta, se adottata, preveda le seguenti condizioni per i furgoni elettrici N2:

— devono essere elettrici al 100 % (vanno quindi esclusi i veicoli ibridi);

— devono rimanere pienamente soggetti all'attuale quadro dell'UE in materia di omologazione e sicurezza dei veicoli;

— devono essere dotati di sistemi di sicurezza supplementari, come i sistemi di adattamento intelligente della velocità (AIV) e i sistemi avanzati di assistenza alla guida (SAAG) ([5]), in linea con le prescrizioni del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale.

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.3

2.4. Sono stati soprattutto gli enti preposti alla sicurezza stradale a segnalare con preoccupazione che occorre considerare attentamente le conseguenze dell'esenzione proposta per la sicurezza dei conducenti e di altri utenti della strada che sono vulnerabili, come i ciclisti e i pedoni. C'è bisogno di un atteggiamento professionale da parte dei conducenti e l'uso dei suddetti sistemi di sicurezza AIV e SAAG. Va inoltre ricordato che neppure questi sistemi possono garantire che il veicolo sia completamente sicuro. I dispositivi di limitazione della velocità rientrano in un quadro di riferimento sulla sicurezza stradale che si compone di più livelli e che integra non solo le tecnologie per la sicurezza dei veicoli ma anche la responsabilità dei conducenti. La possibilità di eliminare questi dispositivi andrebbe pertanto attentamente valutata all'interno dell'architettura generale in materia di sicurezza, al fine di evitare effetti sistemici indesiderati.

2.5. Il CESE raccomanda pertanto alla Commissione di rivolgere l'attenzione alle competenze dei conducenti professionisti attraverso campagne di sensibilizzazione specifiche.

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.4

2.6. I pacchetti omnibus comprendono molte misure di deregolamentazione che non sono accolte con pari entusiasmo in tutta la società civile europea. Vari gruppi di interesse hanno opposto resistenza al riguardo. La misura di salvaguardia inclusa nella proposta in esame rientra nel pertinente pacchetto omnibus sull'industria automobilistica. È importante tenere conto, secondo una prospettiva più ampia, anche della resistenza sociale più generale ai vari pacchetti omnibus.

2.7. Secondo le stime della Commissione, il pacchetto omnibus sull'industria automobilistica dovrebbe permettere economie di costo superiori a 700 milioni di EUR l'anno per questo settore, comprese le economie legate all'eliminazione degli obblighi riguardanti i dispositivi di limitazione della velocità per alcuni furgoni elettrici. Bisognerebbe attentamente bilanciare queste misure di semplificazione con gli obiettivi di sicurezza stradale, anche se tali misure puntano a rafforzare la competitività e a ridurre gli oneri amministrativi.

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.5

2.8. Il monitoraggio della sicurezza stradale è fondamentale per conseguire gli obiettivi del regolamento in materia ([6]). Il CESE accoglie favorevolmente la disposizione, inserita dalla Commissione nella proposta in esame, secondo cui i conducenti dei furgoni elettrici che beneficiano dell'esenzione devono essere professionisti e avere la necessaria esperienza, oltre a possedere le opportune competenze o aver ricevuto una formazione adeguata. Tale disposizione è conforme alla direttiva sulla patente di guida (direttiva 2006/126/CE) ([7]).

Argomentazioni a sostegno della raccomandazione 1.7

2.9. Il CESE raccomanda vivamente alla Commissione di prevedere un riesame dell'esenzione qualora la proposta di direttiva in esame venga adottata. Tale riesame potrebbe apportare chiarezza sugli effetti auspicati di questa misura. L'obiettivo è creare condizioni di parità tra i veicoli elettrici N2 di peso compreso tra 3,5 e 4,25 tonnellate e i veicoli leggeri alimentati a combustibili fossili, che rientrano in una categoria diversa e più vantaggiosa (N1).

([5]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speeding/new-technologies-new-opportunities/intelligent-speed-adaptation-isa_en.

([6]) 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 (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Inoltre, tale valutazione potrebbe chiarire gli effetti sull'ambiente (riduzione delle emissioni) e sulla sicurezza stradale, e anche illustrare il possibile aumento delle vendite di furgoni elettrici N2.

3. PROPOSTE DI EMENDAMENTO ALLA PROPOSTA LEGISLATIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Emendamento 1

collegato alla raccomandazione di cui al punto 1.1

Articolo 1 — Modifica della direttiva 92/6/CEE

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CESE
L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CE è sostituito dal seguente:	L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CE è sostituito dal seguente:
«1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli autoveicoli delle categorie N2 e N3***, eccetto i veicoli della categoria N2 alimentati a energia elettrica e con un peso massimo ammissibile compreso tra 3,5 e 4,25 tonnellate,*** vengano utilizzati su strada unicamente se muniti di un dispositivo di limitazione della velocità che ne limiti la velocità a 90 km/h.»	«1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché gli autoveicoli delle categorie ***N1,*** N2 e N3 vengano utilizzati su strada unicamente se muniti di un dispositivo di limitazione della velocità che ne limiti la velocità a 90 km/h»

Motivazione

I veicoli della categoria N1 sono utilizzati non solo per le consegne nei centri urbani, ma anche per il trasporto transfrontaliero all'interno del mercato unico. Molti veicoli di questa categoria sono guidati da conducenti che sono falsi lavoratori autonomi esposti alla concorrenza agguerrita dei lavoratori tramite piattaforme digitali.

Un dispositivo di limitazione della velocità è uno strumento tecnico che garantisce che i vantaggi competitivi non possano essere conseguiti attraverso una velocità eccessiva a scapito della sicurezza stradale e del benessere dei lavoratori. Occorre quindi applicare una regolamentazione intelligente, che crei condizioni di parità sostenibili per il trasporto merci, a tutti i veicoli utilizzati per i servizi di consegna, indipendentemente dalla categoria a cui appartengono.

Bruxelles, 18 marzo 2026

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Séamus BOLAND