COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Per il contesto più ampio si veda il documento COM(2025) 993 final.

L'iniziativa fa parte di un pacchetto di misure volte a eliminare gli ostacoli normativi all'adozione di veicoli commerciali leggeri elettrici.

La direttiva 92/6/CEE del Consiglio[1] impone il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità in taluni veicoli pesanti per motivi di sicurezza stradale (la potenza del motore di autocarri e di autobus necessaria a tali veicoli per superare i dislivelli consente loro di raggiungere in piano velocità eccessive, non compatibili con le specifiche di altri componenti di tali veicoli, quali i freni e gli pneumatici) e per motivi di protezione dell'ambiente in taluni Stati membri. La direttiva 2002/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[2] ha esteso l'ambito di applicazione della direttiva 92/6/CEE a tutti i veicoli delle categorie N2, N3, M2 e M3. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CEE, "[g]li Stati membri prendono le misure necessarie affinché gli autoveicoli delle categorie 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."

I veicoli commerciali leggeri elettrici (furgoni elettrici) sono più pesanti dei loro equivalenti a combustibili fossili a causa del peso della loro batteria. Sebbene il carico utile e i casi d'uso siano gli stessi dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna e massa massima ammissibile inferiore a 3,5 tonnellate, a causa del peso aggiuntivo della batteria tali veicoli rientrano nella categoria N2 e quindi nell'ambito di applicazione della legislazione che prescrive il montaggio di dispositivi di limitazione della velocità, ossia il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio[3] e la direttiva 92/6/CEE.

Tale obbligo rende i furgoni elettrici con massa superiore a 3,5 tonnellate meno attraenti per i clienti, molti dei quali sono costituiti da PMI e microimprese, a causa dei costi connessi al montaggio e all'utilizzo del dispositivo di limitazione della velocità. Tale onere aggiuntivo rallenta l'aumento del numero di furgoni elettrici in circolazione rispetto a furgoni simili con motore a combustione, il che può comportare anche maggiori difficoltà per i costruttori di veicoli nel conseguire gli obiettivi prestazionali in materia di emissioni di CO_2 per i veicoli commerciali leggeri.

Il regolamento (UE) 2019/2144 è modificato da una proposta legislativa parallela (contenuta nel documento COM(2025) 993 final) in cui i furgoni elettrici N2 con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e fino a 4,25 tonnellate sono esentati dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, che li pone quindi su un piano di parità con i furgoni diesel N1, loro equivalenti a combustibili fossili. La modifica del regolamento (UE) 2019/2144 non avrebbe alcun effetto se i veicoli interessati – che sono veicoli N2 – non potessero essere utilizzati su strada in quanto non muniti di un dispositivo di limitazione della velocità. È pertanto necessario modificare l'articolo 3 della direttiva 92/6/CEE, che attualmente prescrive che tutti i veicoli N2 (e N3) possono essere utilizzati su strada unicamente se muniti di un dispositivo di limitazione della velocità. La direttiva dovrebbe prevedere tale deroga in modo che i veicoli interessati possano essere utilizzati su strada anche senza un dispositivo di limitazione della velocità.

---

1 GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
2 GU L 327 del 4.12.2002, pag. 8, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
3 GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

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

La presente iniziativa è coerente con la politica comune dei trasporti, che promuove la decarbonizzazione dei trasporti e sostiene l'adozione diffusa di veicoli a basse e a zero emissioni[4]. La politica in materia di sicurezza stradale mira a ridurre del 50 %, tra il 2020 e il 2030, il numero di decessi e lesioni gravi che si verificano sulle strade dell'Unione e a far sì che tali cifre si avvicinino allo zero entro il 2050[5]. Consentire l'uso su strada di furgoni elettrici con massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate non muniti di un dispositivo di limitazione della velocità non dovrebbe essere incompatibile con tale politica di sicurezza stradale, in quanto i veicoli moderni sono dotati di una serie di sistemi avanzati di assistenza alla guida, tra cui sistemi di adattamento intelligente della velocità, che non esistevano nel 2002, quando l'ambito di applicazione della direttiva 92/6/CEE è stato esteso ai veicoli N2.

In tale contesto va osservato che, se non sono guidati da conducenti professionisti in possesso di una patente di categoria C o C1, i furgoni elettrici in questione possono essere guidati solo da conducenti esperti. Conformemente all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[6], gli Stati membri possono consentire ai titolari di una patente di categoria B di guidare veicoli alimentati con combustibili alternativi per il trasporto di merci con massa autorizzata massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate nei rispettivi territori solo se la loro patente è stata rilasciata almeno due anni prima. Nella quarta direttiva concernente la patente di guida[7], di recente adozione, questa opzione è diventata una disposizione obbligatoria a livello di Unione che è stata estesa ad altri veicoli oltre ai veicoli destinati al trasporto di merci e che si applicherà a decorrere dal 26 novembre 2027. L'equiparazione del trattamento dei veicoli N2 alimentati con combustibili alternativi, quali i furgoni elettrici, con massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non a 4,25 tonnellate, a quello dei veicoli N1 è coerente con tale politica.

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

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

Il regolamento (UE) 2019/2144 prescrive che i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 siano dotati di dispositivi di limitazione della velocità conformi al regolamento ONU n. 89. Poiché i veicoli N2 alimentati a energia elettrica, con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate, sono esentati da tale obbligo nell'ambito di una procedura legislativa parallela (cfr. COM(2025) 993 final), gli stessi veicoli dovrebbero essere esentati dall'ambito di applicazione della direttiva 92/6/CEE per consentirne l'uso su strada senza dispositivi di limitazione della velocità. La presente direttiva garantisce pertanto la coerenza con la proposta di modifica del regolamento (UE) 2019/2144.

---

4 Cfr. COM(2020) 789: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

5 Cfr. Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

7 GU L 2025/2205, 5.11.2025. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente direttiva è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

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

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE. Poiché i veicoli a motore sono sempre più utilizzati a livello transfrontaliero, un quadro giuridico uniforme riduce i costi di conformità e di applicazione delle norme in tutta l'Unione. La direttiva 92/6/CEE del Consiglio fornisce già un quadro comune per il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli a motore nell'Unione. La modifica di tale direttiva può essere effettuata solo a livello di Unione.

- **Proporzionalità**

La presente proposta non va al di là di quanto necessario a garantire la coerenza con le modifiche del regolamento (UE) 2019/2144 proposte in parallelo (cfr. COM(2025) 993 final).

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto da modificare è una direttiva, l'atto modificativo proposto dovrebbe in linea di principio assumere la stessa forma.

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**

Cfr. COM(2025) 993 final.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Cfr. COM(2025) 993 final.

- **Assunzione e uso di perizie**

Cfr. COM(2025) 993 final.

- **Valutazione d'impatto**

Cfr. COM(2025) 993 final.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Cfr. COM(2025) 993 final.

- **Diritti fondamentali**

La presente proposta rispetta i diritti fondamentali sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea[8] e i principi ivi riconosciuti.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente iniziativa non comporterà costi aggiuntivi per la Commissione.

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

5. ALTRI ELEMENTI

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

La presente proposta non richiede un piano di attuazione. La Commissione monitorerà il recepimento, l'attuazione e l'applicazione della nuova disposizione e il rispetto della stessa.

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

Articolo 1 Modifica della direttiva 92/6/CEE

Tale articolo sostituisce l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CEE. I veicoli della categoria N2 alimentati a energia elettrica e aventi una massa massima ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate sono esclusi dall'ambito di applicazione di tale disposizione. Per motivi di chiarezza è sostituito l'intero paragrafo.

Articolo 2 Recepimento

Gli Stati membri hanno [tre mesi dall'entrata in vigore del regolamento basato sul COM(2025) 993 final] per recepire questa nuova disposizione nei rispettivi ordinamenti nazionali.

Alla presente proposta non è stata aggiunta la scheda finanziaria e digitale legislativa. La presente proposta è contemplata nella corrispondente scheda allegata alla proposta legislativa di cui al documento COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

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

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[9],

visto il parere del Comitato delle regioni[10],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CEE del Consiglio[11] concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli prescrive il montaggio e l'impiego di dispositivi di limitazione della velocità nei veicoli delle categorie N2 e N3. A norma di tale articolo, tali veicoli possono essere utilizzati su strada unicamente se muniti di un dispositivo di limitazione della velocità. L'obbligo di montaggio è stato inoltre integrato nella legislazione in materia di omologazione dei veicoli a motore con il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio[12].

(2) Il peso aggiuntivo della batteria può far sì che il peso dei veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superi le 3,5 tonnellate. Tale aumento di peso sottopone tali veicoli all'obbligo di un dispositivo di limitazione della velocità sebbene il loro carico utile e i loro casi d'uso siano identici a quelli dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 92/6/CEE. Tale obbligo impone costi ingiustificati ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, che rallentano l'aumento del numero di veicoli commerciali leggeri a zero emissioni in circolazione. È pertanto opportuno esentare i veicoli della categoria N2 alimentati a energia elettrica con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di limitatori di velocità.

(3) Il regolamento (UE) 2019/2144 è modificato in parallelo per esentare i veicoli della categoria N2 alimentati a energia elettrica, con massa massima a pieno carico

---

9 GU C, [...], [...], ELI: [...].
10 GU C, [...], [...], ELI: [...].
11 GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate, dall'obbligo di essere muniti di limitatori di velocità conformemente al regolamento ONU n. 89.

(4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 92/6/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifica della direttiva 92/6/CEE

L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 92/6/CEE 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."

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro [tre mesi dall'entrata in vigore del regolamento basato sul COM(2023) 993 final], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

   Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [OP: inserire la data di applicazione delle modifiche del regolamento (UE) 2019/2144 nel COM(2023) 993 final].

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

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

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*
[...]	*[...]*