



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 178 final del 30/03/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0090(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Premessa: finalità e contesto

- Attualmente le prescrizioni tecniche e le procedure di omologazione ai fini della circolazione stradale delle macchine mobili non stradali sono stabilite a livello nazionale; in Italia si applica quanto previsto dall' Articolo 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i (Nuovo Codice della strada). Le normative degli Stati membri sono spesso divergenti, con la conseguenza che i produttori sono obbligati ad adeguare la propria produzione alle norme dei mercati nazionali e a sottoporre a prova i loro veicoli in ogni Stato membro.
- Tutto questo si traduce in ritardi e costi significativi. La presenza di più normative nazionali ostacola il funzionamento del mercato unico. Inoltre gli utilizzatori finali come gli imprenditori agricoli o le imprese edili che forniscono servizi in più paesi dell'UE in taluni casi hanno difficoltà ad utilizzare le loro macchine mobili non stradali a livello transfrontaliero.
- Per le suddette ragioni la Commissione ha presentato la proposta in argomento al fine di istituire un quadro di omologazione a livello UE di tali macchine.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

- 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

- La proposta rispetta il principio di attribuzione trattandosi di una proposta per migliorare il funzionamento del mercato interno;
- La base giuridica è correttamente individuata negli articoli 26 e 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE); in particolare:
 - l'articolo 26 consente che l'Unione adotti misure destinate al funzionamento del mercato interno;
 - l'articolo 114 consente che il Parlamento europeo ed il Consiglio deliberino secondo la procedura legislativa ordinaria per l'adozione delle misure atte alla realizzazione degli obiettivi dell'articolo 26 del TFUE.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto mira ad instaurare un quadro normativo armonizzato per le macchine mobili non stradali inteso a sostituire, dopo un periodo transitorio, i diversi regimi normativi attualmente in vigore negli Stati membri. In assenza di un'azione dell'UE, il mercato unico rimarrebbe frammentato.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

- La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza della circolazione stradale.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

- La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto la presente proposta adotta requisiti non molto dissimili da quelli già imposti dalle norme nazionali e al contempo permette un abbattimento dei costi per le imprese che operano a livello europeo;
- Il progetto non è di particolare urgenza perché la materia è già disciplinata a livello nazionale e si prevede che in una prima fase le disposizioni del regolamento si applicheranno in alternativa alle disposizioni nazionali.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

- Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto viene concessa la possibilità ai produttori di optare per una omologazione riconosciuta a livello UE che permetterà l'immatricolazione di tali veicoli in altri Stati membri senza oneri aggiuntivi.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

- La tempistica di adozione prevista dovrebbe essere abbastanza rapida ed il negoziato potrebbe concludersi entro la presente legislatura, (primo semestre 2024);
- Non si ravvedono elementi di particolare criticità; tuttavia taluni aspetti della proposta sono meritevoli di approfondimento in sede negoziale come, ad esempio, la determinazione del limite quantitativo per l'omologazione dei veicoli prodotti in

piccola serie, la definizione dei limiti di massa e dimensionali, oltre i quali le macchine sarebbero classificate come veicoli eccezionali, che sarebbero demandati all'adozione di un atto delegato da parte della Commissione e che forse potrebbero essere definiti in sede di codecisione.

- La fase negoziale è stata appena avviata con una breve presentazione lo scorso 3 aprile della proposta nel competente gruppo di lavoro del Consiglio sull'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore cui seguirà l'illustrazione dell'analisi di impatto.
- Al momento, la delegazione italiana, al pari delle altre delegazioni ha espresso supporto all'iniziativa ponendo la rituale riserva di esame.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario
<ul style="list-style-type: none">• <u>Non è prevista alcuna nuova incidenza</u> sul bilancio per le istituzioni italiane.
2. Effetti sull'ordinamento nazionale
<ul style="list-style-type: none">• <u>Non sono previsti effetti</u> particolari trattandosi di un sistema di approvazione opzionale;• <u>Non sono previsti adeguamenti</u> resi necessari dall'iniziativa trattandosi di proposta di regolamento europeo direttamente applicabile da parte degli interessati.
3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali
<ul style="list-style-type: none">• <u>La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali</u> ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).
4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione
<ul style="list-style-type: none">• Non sono previsti costi di adeguamento;• Non sono previsti effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa.
5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese
<ul style="list-style-type: none">• E' previsto un impatto positivo su cittadini e imprese perché la proposta permetterà la possibilità di ottenere una approvazione delle macchine mobili non stradali valida per tutti i Paesi europei;• Non sono previsti nuovi costi.

Altro

--



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 178 final del 30/03/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0090(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea Articoli 1-53	Norma nazionale vigente Articolo 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i (Nuovo Codice della strada)	Commento L'art. 114 (circolazione su strada delle macchine operatrici) del D.lgs. 285/1992 è al momento la fonte normativa per l'autorizzazione alla circolazione delle macchine mobili non stradali che sono oggetto della proposta di Regolamento europeo.