



## Elementi per la verifica di sussidiarietà - Proposta di direttiva che proroga il periodo in cui i veicoli pesanti a emissioni zero possono beneficiare di aliquote ridotte o esenzioni dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza

Dossier n° 106 -  
 7 luglio 2025

Tipo e numero atto	<i>Proposta di direttiva COM(2025)348</i>
Data di adozione	<i>27 giugno 2025</i>
Base giuridica	<i>Articolo 91, paragrafo 1, TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Infrastruttura dei trasporti; pedaggio; prevenzione dell'inquinamento; tassa sui veicoli; veicolo a motore; veicolo industriale</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>La proposta è esaminata secondo la procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>30 giugno 2025 – VIII Commissione "Ambiente, territorio e lavori pubblici"</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>22 settembre 2025</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>No</i>

### Finalità e oggetto

La **proposta di direttiva** in esame, presentata dalla Commissione europea il 27 giugno 2025, è **volta** a modificare la **direttiva** relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali al fine di **prorogare**, dal 31 dicembre 2025 al **30 giugno 2031**, la **possibilità** per gli Stati membri di **applicare aliquote ridotte**, o di **prevedere l'esenzione totale**, per gli **oneri per l'infrastruttura** o i **diritti di utenza** per i **veicoli a emissioni zero**.

Ai sensi della direttiva modificata, gli **oneri per l'infrastruttura** sono definiti come quelli riscossi per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti, mentre i **diritti di utenza** come una somma determinata il cui pagamento dà diritto all'utilizzo di talune infrastrutture stradali da parte di un veicolo, per una durata determinata.

Inoltre, **rinvia al 1° luglio 2031** l'applicazione del **limite massimo del 75%** rispetto all'onere applicabile ai veicoli più inquinanti nella **determinazione** di eventuali **esenzioni**.

La **finalità** dell'intervento legislativo è **supportare i costruttori europei** nel conseguimento dell'**obiettivo** di **riduzione del 43%** delle **emissioni di CO<sub>2</sub>** dei **veicoli pesanti nuovi** per il

2030, in quanto il 30 giugno 2031 costituisce il termine del periodo di riferimento di tale anno ai sensi del [regolamento](#) in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi.

Tale regolamento definisce, infatti, i seguenti **obiettivi di riduzione** delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, rispetto alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2019, per i veicoli pesanti nuovi:

- per il periodo **2030-2034**, riduzione del **43%**;
- per il periodo **2035-2039**, riduzione del **64%**;
- dal **2040** in poi, riduzione del **90%**.

## Contesto, motivazione dell'intervento e valutazione di impatto

### Contesto

La proposta si colloca nel contesto delle azioni della Commissione europea volte ad accelerare la **decarbonizzazione** del **trasporto di merci su strada** dando seguito alle indicazioni contenute in diversi documenti programmatici.

In particolare, la **Bussola per la competitività** (v. [dossier](#) RUE), presentata dalla Commissione il 29 gennaio 2025, orienta la politica economica dell'UE individuando tre esigenze trasformative utili ad attuare un nuovo modello di competitività europea, tra cui una **tabella di marcia comune per la decarbonizzazione**. Questa è stata sviluppata nel **patto per l'industria pulita** (v. [dossier](#) RUE) presentato il successivo 26 febbraio, nell'ambito degli sforzi della Commissione per coniugare un alto livello di ambizione climatica con la crescita economica, integrando le politiche di decarbonizzazione con le politiche industriali, della concorrenza, economiche e commerciali.

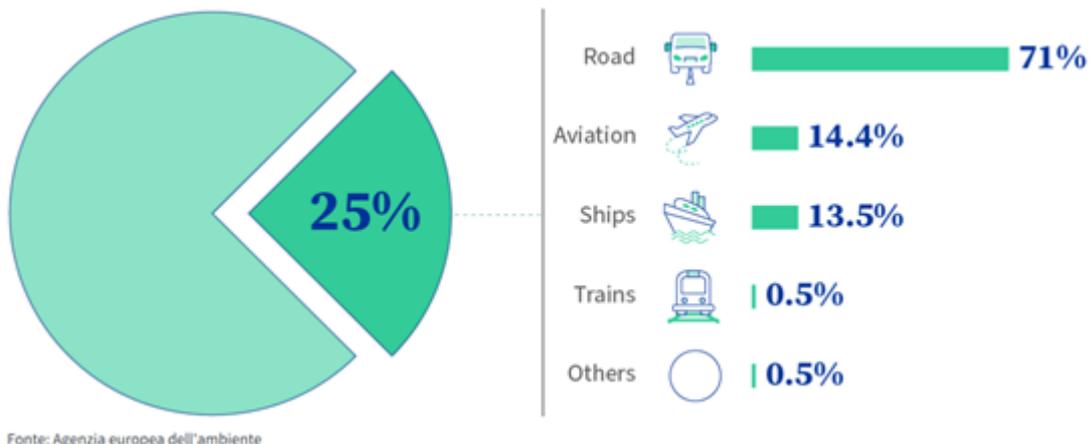
Presso la **Camera dei deputati**, il patto è attualmente all'esame da parte della **X Commissione** "Attività produttive, Commercio e Turismo", ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera, e della **XIV Commissione** "Politiche dell'UE", ai fini dell'espressione del parere di competenza.

In questa prospettiva, entrambi i documenti strategici sopra richiamati considerano il settore automobilistico come parte fondamentale della transizione. Pertanto la Commissione ha presentato, il 5 marzo 2025, il **piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo** (v. [dossier](#) RUE), con l'obiettivo di coniugare il rilancio della competitività del settore con gli obiettivi in materia di emissioni.

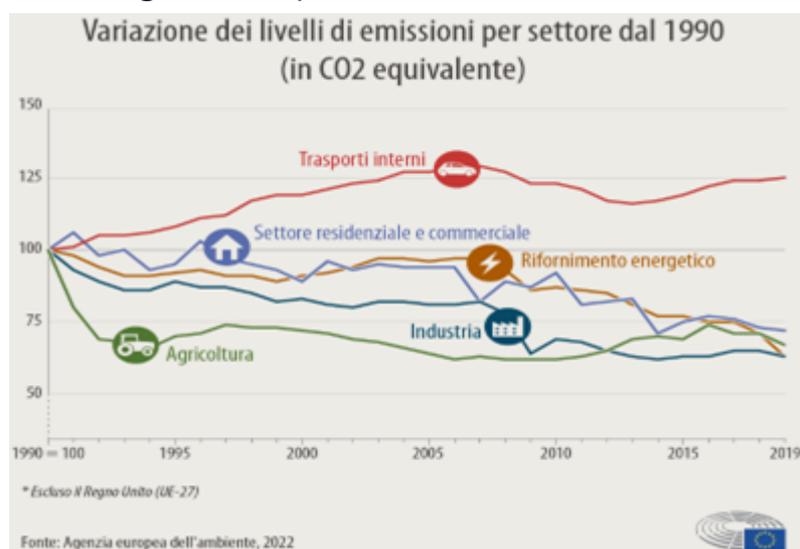
Presso la **Camera dei deputati**, il piano d'azione è stato oggetto di un esame approfondito da parte della **X Commissione** "Attività produttive, Commercio e Turismo", ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera. Al termine di un ampio ciclo di audizioni, il 17 giugno 2025, la X Commissione ha approvato un **documento finale** in cui ritiene che il piano debba essere **modificato**, sia dal punto di vista dell'approccio generale che delle misure particolari prospettate, per rispondere efficacemente alle necessità del settore e alle sfide di competitività che esso si trova ad affrontare e per **rappresentare una vera e propria strategia industriale europea**, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico, di cui il documento ravvisa l'estrema esigenza.

### Alcuni dati

Secondo i [dati](#) dell'Agenzia europea per l'ambiente, il **settore dei trasporti** genera circa **un quarto delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> dell'UE**, il **71%** delle quali **deriva dal trasporto su strada**, come si vede dal grafico che segue.



In particolare, il **settore dei trasporti** è stato l'**unico** a registrare, negli ultimi tre decenni, un **aumento delle emissioni di gas serra**, pari al **33,5%** tra il **1990** e il **2019**.

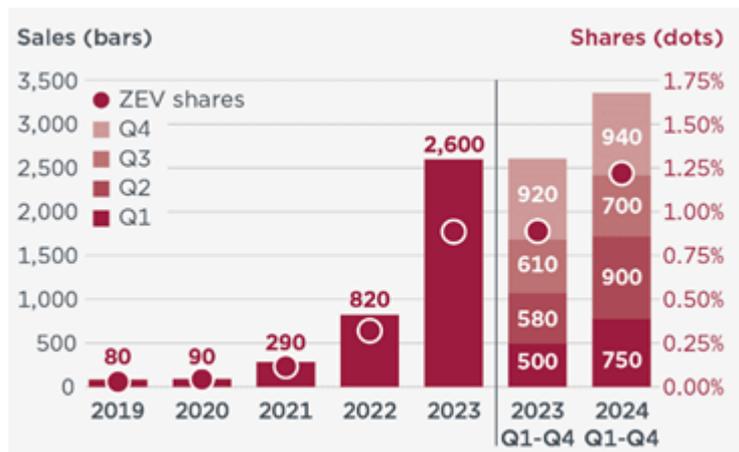


Nella relazione illustrativa della proposta, la Commissione riferisce che, nonostante i **veicoli pesanti** rappresentino soltanto il **2,4% del parco veicoli**, il settore del **trasporto pesante** è stato responsabile, nel 2022, del **27,5% delle emissioni di CO<sub>2</sub>** generate dal trasporto su strada, e di circa il **6,9% delle emissioni complessive dell'UE**.

A riguardo, la Commissione nota come il trasporto su strada sia un settore in cui la riduzione delle emissioni non è agevole poiché il mercato è caratterizzato da **bassi margini di profitto** e, quindi, da una **scarsa propensione agli investimenti** in tecnologie di abbattimento delle emissioni.

In tale contesto, l'**obiettivo per il 2025 di ridurre** le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti **del 15%** rispetto alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2019 **può essere raggiunto**, afferma la Commissione, **migliorando l'efficienza dei veicoli convenzionali**. Tuttavia, **al fine di conseguire anche gli obiettivi successivi**, è **necessario aumentare la diffusione dei veicoli a emissioni zero**, che al 2024 costituivano solo il 3,9% di tutti i veicoli pesanti nuovi.

I dati sulla **diffusione dei veicoli pesanti a zero emissioni** registrano una **tendenza positiva**. Il grafico sottostante (**fonte: International Council on Clean Transportation**) mostra che nel **2024** sono stati venduti nell'UE circa **3.400 veicoli pesanti a zero emissioni**, rispetto ai 2.600 del 2023



Tuttavia, a giudizio della Commissione, la **diffusione di tali veicoli è rallentata dal costo** per il loro acquisto che **supera di circa 2,5 volte** quello dei **veicoli convenzionali** equivalenti. Infatti, nella relazione illustrativa della proposta di riferimento si riferisce che le scelte di investimento nel mercato dei veicoli pesanti sono determinate dal **costo totale di proprietà** del veicolo, cioè dal suo costo nell'intero ciclo di vita, per cui un operatore ha interesse ad acquistare un veicolo a zero emissioni quando il suo costo è inferiore a quello di un veicolo alimentato a combustibili fossili.

### Le motivazioni della proposta

La Commissione europea espone, nella relazione illustrativa della proposta, le motivazioni alla base dell'iniziativa legislativa riferendo che il **periodo attualmente previsto** per la possibilità di applicare aliquote ridotte, o di prevedere l'esenzione totale, per gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza per i veicoli a emissioni zero **è troppo breve per incentivare in misura sufficiente la domanda** di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero.

### Coerenza della proposta con il quadro giuridico dell'UE vigente

La Commissione ritiene che la proposta risulta **coerente** con il **quadro giuridico** in vigore relativo agli **oneri stradali**, inserendosi tra gli interventi volti a **ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>**, quali:

- la **direttiva ETS2** ("*Emissions Trading System*"), che dal 2027 conterà le emissioni del trasporto su strada nel sistema di scambio di quote di emissione;
- la **direttiva oggetto di modifica** che aggiunge all'onere per l'infrastruttura il costo esterno delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico, penalizzando i veicoli inquinanti;
- la **direttiva** che ristruttura il quadro comunitario per la **tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità**;
- il **regolamento TEN-T** e il **regolamento** sull'**infrastruttura** per i **combustibili alternativi**, che fissano obiettivi per la realizzazione delle stazioni di ricarica e di rifornimento di idrogeno, tra cui obiettivi per i veicoli pesanti;
- il **piano d'azione dell'UE per le infrastrutture di rete** che prevede misure volte a ampliare l'infrastruttura della rete elettrica al fine di consentire la transizione dai combustibili fossili alle fonti energetiche rinnovabili.

### Incidenza sul bilancio

Secondo Commissione la proposta **non ha incidenza sul bilancio dell'UE**. Al tempo stesso, le disposizioni della direttiva avranno incidenze diverse sui bilanci nazionali in relazione alle strategie di attuazione degli Stati membri. In generale, la Commissione ritiene che, nell'ambito di applicazione temporale della proposta, l'eventuale effetto negativo sui bilanci nazionali causato dalle riduzioni degli oneri stradali dovrebbe essere inferiore all'effetto positivo determinato

dall'internalizzazione dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub> introdotto dalla [direttiva](#) oggetto di modifica, dato il basso numero di veicoli a zero emissioni presente nel parco veicoli.

### Valutazione di impatto

La Commissione **non ha elaborato una valutazione d'impatto**, osservando che la proposta in esame modifica unicamente la data di scadenza di una disposizione facoltativa e che una [valutazione](#) era stata effettuata in occasione della [revisione](#) intervenuta nel 2022 sulla direttiva oggetto di modifica.

*Si ricorda che, con una analoga motivazione o in ragione dell'urgenza dell'intervento, diverse proposte legislative presentate dalla Commissione in avvio del nuovo ciclo istituzionale europeo non sono accompagnate dalla valutazione di impatto. La XIV Commissione, nei documenti adottati in esito alla verifica di sussidiarietà sulle proposte in questione, ha formulato considerazioni critiche ritenendo che ciò non possa giustificare la mancata predisposizione della valutazione e che pregiudichi la possibilità di ponderare adeguatamente gli effetti della proposta e le eventuali opzioni regolative alternative.*

### Consultazione dei portatori di interessi

La Commissione informa di aver **consultato i portatori di interessi** mediante consultazioni mirate con associazioni dei trasporti e di costruttori di veicoli, la società civile e autorità nazionali.

### Principali contenuti della proposta

La proposta di regolamento in esame consta di **quattro articoli**.

L'**articolo 1** modifica l'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1, quinto comma, della direttiva relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali **prorogando l'esenzione** stabilita da tale disposizione **fino al 30 giugno 2031**.

In particolare, proroga la **possibilità di prevedere aliquote ridotte** per gli **oneri per l'infrastruttura** o i **diritti di utenza**, o **esenzioni dall'obbligo di pagare** tali oneri o diritti, **applicabili ai veicoli a emissioni zero** di qualsiasi gruppo di veicoli.

**Rinvia, inoltre, al 1° luglio 2031** l'applicazione del **limite massimo del 75%** rispetto all'onere applicabile ai veicoli più inquinanti nella **determinazione** di eventuali **esenzioni**.

L'**articolo 2** prevede che gli **Stati membri** debbano **informare immediatamente** la **Commissione europea** in merito ad **eventuali misure adottate** in applicazione della presente direttiva.

Gli **articoli 3 e 4** riguardano l'**entrata in vigore** e i **destinatari** della direttiva in esame.

### Base giuridica

La **base giuridica** della proposta è costituita dall'**articolo 91, paragrafo 1, TFUE**, secondo cui il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscono: *a)* norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; *b)* le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; *c)* le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti; *d)* ogni altra utile disposizione.

### Sussidiarietà

La Commissione motiva la **necessità di intervenire legislativamente a livello di UE** in quanto, sebbene la competenza per la regolamentazione del settore dei trasporti sia condivisa con gli

Stati membri a norma dell'[articolo 4](#), paragrafo 2, lettera g), TFUE, soltanto l'UE può adeguare le norme dell'UE vigenti.

Le autorità nazionali rimangono libere di decidere a discrezione come sfruttare le possibilità di riduzione o esenzione dai pedaggi e dai diritti di utenza.

### **Proporzionalità**

Secondo la Commissione, le misure proposte **non vanno al di là di quanto necessario** per conseguire gli obiettivi dell'UE di riduzione delle **emissioni di gas a effetto serra**, garantendo anche **equità e integrità ambientale**.

Quanto alla **scelta dell'atto giuridico**, a giudizio della Commissione considerato che l'atto giuridico da modificare è una direttiva è pertanto opportuno che l'atto modificativo assuma la stessa forma.

### **Esame presso le Istituzioni dell'UE**

La proposta è [esaminata](#) secondo la **procedura legislativa ordinaria**. Al momento non è stata assegnata a nessuna commissione del Parlamento europeo.

### **Esame presso altri parlamenti nazionali**

Sulla base dei dati forniti dal [sito IPEX](#), l'esame dell'atto risulta avviato da parte del Parlamento di Svezia, che tuttavia non ha segnalato di aver individuato al momento aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.