COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 1999/62/CE per quanto riguarda la proroga del periodo durante il quale i veicoli pesanti a emissioni zero possono beneficiare di aliquote notevolmente ridotte degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza o di esenzioni dal pagamento di tali oneri o diritti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La bussola per la competitività[1] orienta la politica economica della Commissione nel corso dell'attuale mandato. Tale iniziativa si basa sulla dichiarazione di Budapest[2] del Consiglio europeo e sulla dichiarazione di Anversa[3] dei rappresentanti delle imprese e dei sindacati europei. La bussola per la competitività definisce *una tabella di marcia comune per la decarbonizzazione e la competitività* come una delle tre esigenze trasformative per stimolare la competitività.

Tale esigenza viene sviluppata nell'ambito del patto per l'industria pulita[4], che mira a rafforzare la competitività dell'UE rimanendo comunque sul percorso per il conseguimento della neutralità climatica. Il patto pone l'accento sul sostegno e sulla creazione delle giuste condizioni affinché le imprese possano raggiungere tale obiettivo. Punta inoltre ad aumentare la sicurezza economica ed energetica dell'UE riducendone la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili e aumentando la quota di energia prodotta in maniera decarbonizzata all'interno dell'UE.

La bussola per la competitività e il patto per l'industria pulita prendono in particolare considerazione il settore automobilistico, che sta affrontando una transizione profonda e trasformativa, guidata da cambiamenti tecnologici quali la digitalizzazione e la decarbonizzazione. In quest'ottica, la Commissione ha adottato un piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5].

Queste tre strategie individuano la decarbonizzazione come un potente volano della crescita e propongono misure concrete per rafforzare l'interesse economico delle industrie dell'UE ad abbracciare la produzione pulita. Il piano d'azione prevede incentivi specifici per promuovere la diffusione dei veicoli a emissioni zero, compresi i veicoli pesanti.

Nel 2022 il settore del trasporto pesante su strada ha causato il 27,5 % delle emissioni di CO_2 generate dal trasporto su strada[6], benché i veicoli pesanti rappresentino soltanto il 2,4 % del parco veicoli[7]. Le emissioni di CO_2 del settore del trasporto pesante su strada hanno rappresentato oltre il 6,9 % di tutte le emissioni nell'UE, superando del 20 % i livelli del 1995.

Il trasporto di merci su strada è un settore in cui le emissioni sono difficili da abbattere, nel senso che il costo della riduzione delle relative emissioni è maggiore che in altri settori

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 Le emissioni di CO_2 del settore del trasporto pesante su strada sono aumentate del 20 % tra il 1995 e il 2022, mentre nello stesso periodo il volume di traffico è aumentato del 70 %. La maggiore efficienza dei veicoli ha dunque comportato una riduzione relativa delle emissioni di CO_2, ma tale miglioramento non ha determinato un calo assoluto delle emissioni di CO_2 a causa dell'aumento dei livelli di traffico. A titolo di confronto, nello stesso periodo le emissioni di CO_2 e il volume di traffico delle autovetture sono aumentati rispettivamente del 9 % e del 24 %. Cfr. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_it.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

economici. Il mercato dei servizi di trasporto di merci su strada è inoltre altamente competitivo e caratterizzato da bassi margini di profitto, che limitano gli investimenti in tecnologie costose di abbattimento delle emissioni, come i veicoli a emissioni zero.

Negli ultimi anni le innovazioni realizzate dai costruttori di veicoli pesanti hanno portato all'introduzione di modelli a emissioni zero per tutti i casi d'uso, compreso il trasporto su lunghe distanze[8]. La diffusione di tali veicoli è aumentata notevolmente a partire dal 2019[9]. Nel 2024 il 3,9 % di tutti i veicoli pesanti nuovi era costituito da veicoli a emissioni zero[10], compreso l'1,2 % dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nuovi di peso superiore a 12 tonnellate. La quota di veicoli a emissioni zero del parco veicoli pesanti rimane però estremamente bassa[11].

L'obiettivo per il 2025 di ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti del 15 % rispetto ai valori del 2019[12] può essere conseguito migliorando l'efficienza dei veicoli convenzionali, ma la diffusione di veicoli a emissioni zero deve aumentare rapidamente per poter raggiungere gli obiettivi successivi[13]. Ma l'investimento iniziale per l'acquisto di un veicolo a emissioni zero supera di circa 2,5 volte il costo dei veicoli convenzionali equivalenti[14] e rimane uno dei principali ostacoli alla loro più ampia diffusione.

A differenza del mercato delle autovetture, il mercato dei veicoli pesanti è un mercato di imprese per le imprese. Le scelte di investimento sono determinate dal costo del veicolo

---

[8] Cfr. la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla maturità tecnologica e di mercato dei veicoli pesanti per il trasporto su strada (COM(2025) 260 final). Si veda anche l'elenco dei modelli a emissioni zero esistenti figurante nel documento disponibile in fondo alla pagina web seguente: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] Rispetto al 2019, nel 2024 le vendite di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci a emissioni zero di peso superiore a 12 tonnellate sono aumentate di 40 volte, quelle di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci a emissioni zero di peso inferiore a 12 tonnellate e superiore a 3,5 tonnellate di 6,5 volte e le vendite di autobus e pullman a emissioni zero di 4 volte. I volumi delle vendite di veicoli a emissioni zero nel 2024 sono stati pari a 3 400 veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci di peso superiore a 12 tonnellate (circa l'1,2 % delle nuove immatricolazioni), 4 800 veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci di peso inferiore a 12 tonnellate e superiore a 3,5 tonnellate (10 %) e 6 000 autobus e pullman (17 %). Cfr. https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Nel 2023 i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci elettrici a batteria (di peso superiore a 3,5 tonnellate) rappresentavano lo 0,1 % del parco veicoli dell'UE (con la Danimarca che ha fatto registrare la quota più elevata, pari all'1 %). Gli autobus e i pullman elettrici a batteria rappresentavano il 2,5 % del parco veicoli (con i Paesi Bassi che hanno fatto registrare la quota più elevata, pari al 17,7 %). Cfr. https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Gli obiettivi di riduzione delle emissioni del settore del trasporto pesante su strada sono stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi. Cfr. la sezione "Coerenza con le altre normative dell'Unione".

[13] I costruttori hanno indicato che, secondo le previsioni, nel 2030 circa un terzo dei veicoli pesanti nuovi sarà a emissioni zero. Cfr. COM(2025) 260 final e il relativo studio di sostegno, dal titolo "Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs", consultabile all'indirizzo https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

[14] Un confronto tra i prezzi al dettaglio degli autocarri alimentati da diverse tecnologie è disponibile nell'appendice C dello studio seguente: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

nell'arco dell'intero suo ciclo di vita, ossia dal cosiddetto "costo totale di proprietà"[15]. Il mercato dei veicoli pesanti è sensibile ai prezzi. Significa che la decisione di acquisto di un operatore che investe in un veicolo nuovo dipenderà probabilmente dal costo totale di proprietà del veicolo. In altre parole, gli operatori avranno un interesse economico a investire in un veicolo a emissioni zero quando il suo costo sarà inferiore a quello di un veicolo convenzionale alimentato da combustibili fossili.

La differenziazione degli oneri stradali può ridurre i costi operativi e quindi il costo totale di proprietà dei veicoli a emissioni zero, contribuendo così a determinare un maggiore interesse economico a investire in tali veicoli.

La direttiva (UE) 2022/362 ha consentito[16] l'imposizione di oneri stradali[17] basati sulle emissioni di CO_2. La direttiva (UE) 2022/362 ha modificato la direttiva 1999/62/CE[18] prevedendo, tra l'altro, la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza (favorendo la diffusione dei veicoli più puliti) e/o l'internalizzazione dei costi esterni delle emissioni di CO_2 (penalizzando i veicoli più inquinanti). Entrambe le misure riducono il divario tra il costo totale di proprietà dei veicoli convenzionali e il costo totale di proprietà dei veicoli a emissioni zero.

La differenziazione degli oneri stradali consiste nella concessione di una riduzione compresa tra il 50 % e il 75 % degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza a favore dei veicoli a emissioni zero[19]. L'onere per i costi esterni aggiunge all'onere per l'infrastruttura il costo esterno delle emissioni di CO_2 dovute al traffico. La direttiva prevede valori di riferimento per tale onere, basati su un prezzo della CO_2 pari a 100 EUR per tonnellata di CO_2 emessa[20].

La direttiva rafforza ulteriormente questi due meccanismi consentendo agli Stati membri di fissare aliquote notevolmente ridotte o addirittura di concedere un'esenzione totale dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza per i veicoli a emissioni zero fino al 31 dicembre 2025[21]. Consente inoltre agli Stati membri di applicare oneri più elevati per i costi esterni per

---

15 Il costo totale di proprietà di un veicolo coincide con la somma del costo iniziale dell'acquisto e dei costi di esercizio del veicolo durante la sua vita utile (carburante, manutenzione, tasse, oneri stradali e assicurazione).

16 Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, 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).

17 Il concetto di "oneri stradali" comprende sia i pedaggi sia i diritti di utenza. I pedaggi sono noti anche come oneri calcolati in base alla distanza percorsa e i diritti di utenza sono noti anche come oneri calcolati in base alla durata o vignette. I pedaggi sono definiti all'articolo 2, paragrafo 1, punto 7), della direttiva 1999/62/CE come la somma di almeno uno dei tre elementi seguenti: un onere per l'infrastruttura, un onere per i costi esterni e un onere connesso alla congestione del traffico. I diritti di utenza sono definiti all'articolo 2, paragrafo 1, punto 16), della medesima direttiva come una somma determinata il cui pagamento dà diritto all'utilizzo di talune infrastrutture stradali da parte di un veicolo, per una durata determinata.

18 Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Articolo 7 octies bis, paragrafo 3, lettera d), della direttiva 1999/62/CE.

20 Articolo 7 quater, paragrafo 1, e allegato III quater della direttiva 1999/62/CE. Come spiegato nella relazione che accompagna la proposta di quella che è poi diventata la direttiva (UE) 2022/362 (COM(2017) 275 final), i valori figuranti negli allegati della direttiva si basano sul manuale sui costi esterni dei trasporti. I valori di cui all'allegato III quater sono calcolati sulla base dei dati presentati nella tabella 24 dello studio consultabile all'indirizzo: https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

21 Articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quinto comma, della direttiva 1999/62/CE.

le emissioni di CO_2 dovute al traffico, purché non superino il doppio dei valori di riferimento della direttiva[22].

Secondo le stime, il sostegno monetario in uno Stato membro che si avvalga appieno di tali disposizioni per incentivare gli operatori a investire in veicoli a motore a emissioni zero fino a 40 tonnellate di peso può raggiungere i 45 000 EUR nel primo anno di esercizio[23]. I veicoli di minori dimensioni ricevono un livello di sostegno inferiore. Per alcuni casi d'uso, la direttiva contribuisce al conseguimento della parità di costo tra i veicoli pesanti a emissioni zero e i veicoli convenzionali[24].

Il recepimento di tali disposizioni negli ordinamenti nazionali doveva essere completato entro il 25 marzo 2024. Il termine previsto per la cessazione della possibilità di applicare aliquote notevolmente ridotte ai veicoli a emissioni zero o di esentarli dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza è il 31 dicembre 2025. Tale periodo è troppo breve per incentivare in misura sufficiente la domanda di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero.

La Commissione propone pertanto di prorogare l'applicabilità di tale esenzione. Per aiutare i costruttori europei a conseguire il loro obiettivo di riduzione del 43 % delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi nel periodo di riferimento dell'anno 2030 (come stabilito nel regolamento (UE) 2019/1242), la Commissione propone di prorogare l'esenzione fino alla fine del periodo di riferimento dell'anno 2030, che termina il 30 giugno 2031. Tale modifica garantirebbe un quadro legislativo coerente.

La scadenza dell'esenzione attuale è prevista per il 31 dicembre 2025 e le autorità nazionali dovrebbero recepire nei rispettivi ordinamenti nazionali le disposizioni della direttiva attualmente proposta. La Commissione invita pertanto il Parlamento europeo e il Consiglio a prendere in considerazione la possibilità di accelerare l'adozione della presente proposta.

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

La presente proposta prorogherebbe la validità di una disposizione vigente che è stata introdotta di recente, ed è pertanto coerente con il quadro in vigore relativo agli oneri stradali. Laddove attuata, tale disposizione ha avuto effetti positivi sull'interesse economico a servirsi di veicoli a emissioni zero. L'esenzione dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza integra l'applicazione degli oneri per i costi esterni, in quanto entrambe le misure riducono il divario tra i costi di esercizio dei veicoli a emissioni zero e quelli dei veicoli convenzionali, e dunque tra i rispettivi costi totali di proprietà. Le due misure sono pertanto importanti per rafforzare l'interesse economico a investire in veicoli a emissioni zero.

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

La presente proposta proroga la validità di una misura sul versante della domanda del mercato dei veicoli pesanti nuovi al fine di accelerarne la diffusione. Integra pertanto i livelli di prestazione in tema di emissioni di CO_2 del **regolamento**[25] sui veicoli pesanti, che opera sul

---

22 Articolo 7 quater ter, paragrafo 1, della direttiva 1999/62/CE.

23 https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

24 https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 e https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

25 Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

versante dell'offerta del mercato dei veicoli pesanti nuovi e stabilisce un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 43 % per i costruttori da conseguirsi entro il 2030 (e successivi obiettivi più ambiziosi entro il 2040). I costruttori possono conseguire gli obiettivi i) migliorando l'efficienza dei veicoli convenzionali; e/o ii) aumentando il numero di veicoli a emissioni zero che immettono sul mercato. La presente proposta aiuta i costruttori ad accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero.

L'internalizzazione del costo del carbonio riduce il divario tra il costo totale di proprietà dei veicoli puliti e quello dei veicoli inquinanti, aumentando i costi di esercizio dei veicoli convenzionali. La direttiva 1999/62/CE internalizza il costo del carbonio imponendo un onere per i costi esterni. A partire dal 2027 anche le emissioni del trasporto su strada saranno contemplate dal sistema di scambio di quote di emissione di cui alla **direttiva 2003/87/CE (ETS2)**[26]. La coerenza tra queste due misure sarà oggetto di una relazione della Commissione che sarà presentata entro il 2027, conformemente all'articolo 7 quater ter, paragrafo 4, e all'articolo 7 octies bis, paragrafo 8, della direttiva 1999/62/CE. La valutazione terrà anche conto dell'effetto della **tassazione dell'energia** sulla fissazione del prezzo del carbonio, come disciplinata dalla **direttiva 2003/96/CE del Consiglio**[27].

L'infrastruttura di ricarica costituisce una condizione abilitante per una più rapida diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero. Il **regolamento TEN-T**[28] recentemente riveduto e il **regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi**[29] fissano obiettivi per la realizzazione delle stazioni di ricarica e di rifornimento di idrogeno, tra cui obiettivi specifici per il trasporto pesante. Nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE si afferma inoltre che la Commissione lavorerà a **corridoi di trasporto europei puliti** al fine di accelerare la realizzazione di poli di ricarica per veicoli pesanti, e che nel futuro **piano di investimenti per i trasporti sostenibili** verranno presentate ulteriori proposte.

Per ridurre le emissioni di CO_2 è essenziale una transizione dai combustibili fossili alle fonti energetiche rinnovabili. Nel 2023 le energie rinnovabili sono divenute la principale fonte per la produzione di energia elettrica nell'UE[30]. L'ampliamento dell'infrastruttura della rete elettrica è comunque altrettanto importante per sostenere tale transizione. Le connessioni alla rete sono fondamentali per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica per il trasporto pesante. Nell'ambito del **piano d'azione dell'UE per le infrastrutture di rete**[31] sono già

---

[26] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] Nel 2023 il 44,7 % dell'energia elettrica è stato prodotto da fonti energetiche rinnovabili e il 32,5 % da combustibili fossili. Cfr. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1?etrans=it.

[31] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Infrastrutture di rete: il collegamento mancante – Piano d'azione dell'UE per le infrastrutture di rete" (COM(2023) 757 final), disponibile all'indirizzo https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

previste diverse azioni, che saranno integrate anche dal **pacchetto sulle reti** e dal **piano d'azione per l'elettrificazione**. La Commissione pubblicherà **orientamenti** e **raccomandazioni** per gli Stati membri sulla riduzione dei tempi di attesa per la connessione dei punti di ricarica alle reti e il relativo trattamento prioritario e raccomanderà agli Stati membri di considerare le stazioni di ricarica e la relativa connessione alla rete come tema di interesse pubblico prevalente nel contesto delle procedure di autorizzazione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 91 e 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La presente proposta riguarda l'imposizione di oneri stradali sui veicoli, un settore cui si applica l'articolo 91, paragrafo 1, TFUE. La base giuridica della presente proposta è dunque l'articolo 91, paragrafo 1, TFUE.

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

L'UE condivide con gli Stati membri la competenza per la regolamentazione del settore dei trasporti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE, ma soltanto l'UE può adeguare le norme dell'Unione vigenti. La direttiva 1999/62/CE definisce i casi in cui possono essere concesse riduzioni o esenzioni dai pedaggi e dai diritti di utenza. Le autorità nazionali possono decidere a propria discrezione come sfruttare tali possibilità. Le misure costituite dalle aliquote notevolmente ridotte o dall'esenzione dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza per i veicoli a emissioni zero possono essere prorogate oltre la fine del 2025 unicamente modificando la direttiva. La scelta di avvalersi o meno di tale possibilità spetta alle autorità nazionali.

- **Proporzionalità**

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.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto giuridico da modificare è una direttiva ed è pertanto opportuno che l'atto modificativo assuma 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**

Il breve lasso di tempo trascorso dall'inizio dell'attuazione delle nuove norme (25 marzo 2024) fa sì che non siano disponibili informazioni sufficienti per una valutazione ex post completa della direttiva (UE) 2022/362. La presente proposta si limiterebbe inoltre alla proroga di una disposizione già vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nell'elaborazione della presente proposta, la Commissione ha tenuto consultazioni mirate con portatori di interessi specifici, tra cui associazioni di operatori dei trasporti e di costruttori di veicoli, la società civile e autorità nazionali.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione si è basata su informazioni pubblicamente disponibili per valutare sia l'attuale livello di diffusione dei veicoli a emissioni zero sia l'efficacia dell'esenzione dagli oneri per l'infrastruttura e dai diritti di utenza. Tutte le fonti utilizzate dalla Commissione sono indicate nelle note in calce al testo della sezione 1.

- **Valutazione d'impatto**

La Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto che accompagna la proposta che ha portato all'adozione della direttiva (UE) 2022/362[32]. La presente proposta modifica unicamente la data di scadenza di una disposizione facoltativa. Non è pertanto necessario effettuare una nuova valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta si limiterebbe a modificare una data e non ha quindi alcuna conseguenza ai fini della semplificazione del diritto dell'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proroga dell'esenzione dagli oneri per l'infrastruttura o dai diritti di utenza non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

Le disposizioni della direttiva avrebbero diverse incidenze sui bilanci nazionali in funzione delle singole strategie di attuazione degli Stati membri. La riduzione delle aliquote o l'esenzione dagli oneri stradali per i veicoli più puliti può avere un impatto negativo sugli introiti e pertanto sui bilanci nazionali, a meno che non venga innalzata l'aliquota media per gli altri veicoli[33]. Al contrario, gli oneri per i costi esterni generano introiti e incidono positivamente sui bilanci nazionali. La direttiva offre tre opzioni agli Stati membri, che possono introdurre:

riduzioni degli oneri stradali o esenzioni dagli stessi al fine di incentivare gli investimenti in veicoli più puliti;
oneri per i costi esterni affinché si tenga conto di tali costi esterni nelle decisioni di investimento del settore privato;

---

[32] Valutazione d'impatto che accompagna la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture e la proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli (SWD(2017) 180 final), disponibile all'indirizzo https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

[33] L'articolo 7 octies bis, paragrafo 4, stabilisce che le differenziazioni dei pedaggi basate su tale articolo non devono essere finalizzate a generare introiti aggiuntivi. Ciò significa che gli Stati membri hanno la possibilità di compensare la perdita di introiti dovuta alle riduzioni o alle esenzioni concesse ai veicoli più puliti imponendo oneri più elevati su altri veicoli.

entrambi questi strumenti contemporaneamente, al fine di massimizzare la riduzione del divario tra il costo totale di proprietà dei veicoli convenzionali e quello dei veicoli a emissioni zero.

Nel breve e medio termine (nell'ambito di applicazione temporale della presente proposta), l'eventuale effetto negativo delle riduzioni degli oneri stradali sui bilanci nazionali dovrebbe essere inferiore all'effetto positivo degli oneri per i costi esterni. Il motivo è che attualmente i veicoli a emissioni zero rappresentano ancora una porzione molto modesta del parco veicoli[34] e si prevede che da qui al 2030 raggiungeranno una quota compresa tra il 5 % e il 9 % del parco veicoli pesanti[35]. Di conseguenza, se entrambi gli strumenti verranno applicati simultaneamente, si può prevedere che gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni saranno superiori alla perdita di introiti dovuta alle riduzioni degli oneri stradali o alle esenzioni dagli stessi. L'utilizzo degli introiti generati dagli oneri stradali (oneri per l'infrastruttura o diritti di utenza) e dagli oneri per i costi esterni è disciplinato dall'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE.

5. ALTRI ELEMENTI

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

L'articolo 11 della direttiva 1999/62/CE stabilisce l'obbligo di pubblicazione di una relazione ogni cinque anni. Il termine per la pubblicazione della relazione più recente è scaduto il 25 marzo 2025, il prossimo sarà il 25 marzo 2030. L'articolo 11, paragrafo 2, lettera c), stabilisce che la relazione deve contenere informazioni relative alla "*differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma degli articoli 7 octies, 7 octies bis o 7 octies ter*". Il prossimo termine per la pubblicazione della relazione è precedente alla data di scadenza proposta per l'esenzione e sarà pertanto adeguato per valutarne l'attuazione. Non è pertanto previsto alcun obbligo di relazione supplementare.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

La presente proposta prorogherebbe una disposizione facoltativa vigente e non sono pertanto necessari documenti esplicativi. Gli Stati membri che si avvalgono di questa opzione dovrebbero tuttavia informarne la Commissione.

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

L'articolo 1 modifica l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quinto comma, della direttiva 1999/62/CE prorogando l'esenzione stabilita da tale disposizione fino al 30 giugno 2031.

L'articolo 2 stabilisce che gli Stati membri devono informare immediatamente la Commissione in merito alle misure adottate in applicazione della presente direttiva.

L'articolo 3 stabilisce la data di entrata in vigore della direttiva.

L'articolo 4 specifica che i destinatari della direttiva sono gli Stati membri.

---

34 Cfr. nota 11.

35 COM(2025) 260.

2025/0188 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 1999/62/CE per quanto riguarda la proroga del periodo durante il quale i veicoli pesanti a emissioni zero possono beneficiare di aliquote notevolmente ridotte degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza o di esenzioni dal pagamento di tali oneri o diritti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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[36],

visto il parere del Comitato delle regioni[37],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Il numero delle immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero nuovi è recentemente aumentato nell'Unione, ma rimane troppo basso per il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 nel settore dei trasporti stabiliti nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente[38]. Uno dei principali ostacoli a una più ampia diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero è l'elevato costo iniziale di acquisto di tali veicoli. Fare in modo che vi sia un maggiore interesse economico a investire in veicoli a emissioni zero significa adoperarsi per avvicinarsi alla parità di costo tra tali veicoli e i veicoli convenzionali. Il costo totale di proprietà è composto dall'investimento iniziale effettuato per acquistare il veicolo e dai costi di esercizio sostenuti durante il ciclo di vita del veicolo. Il divario tra il costo totale di proprietà dei veicoli convenzionali e quello dei veicoli a emissioni zero può essere attenuato riducendo i costi di esercizio dei veicoli a emissioni zero. Tali costi comprendono gli oneri stradali.

(2) La direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio[39] ha modificato la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[40] consentendo tra l'altro

---

36 GU C del , pag. .

37 GU C del , pag. .

38 COM(2020) 789.

39 Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, 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).

di determinare gli oneri stradali in funzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli. Essa ha introdotto la possibilità di differenziare gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza e/o di internalizzare i costi esterni delle emissioni di CO_2. Entrambe le misure incidono sui costi di esercizio dei veicoli. La differenziazione degli oneri e dei diritti riduce i costi di esercizio dei veicoli meno inquinanti, mentre gli oneri per i costi esterni determinano un aumento dei costi di esercizio dei veicoli più inquinanti. Ambedue le misure riducono il divario tra il costo totale di proprietà dei veicoli a emissioni zero e quello dei veicoli convenzionali. Entrambe le misure sono importanti per rafforzare l'interesse economico a investire in veicoli a emissioni zero.

(3) L'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quinto comma, della direttiva 1999/62/CE offre attualmente agli Stati membri la possibilità di applicare aliquote ridotte degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza senza massimali o di concedere esenzioni totali da tali oneri o diritti soltanto fino al 31 dicembre 2025. Gli Stati membri erano tenuti a recepire tale disposizione, introdotta dalla direttiva (UE) 2022/362, nei rispettivi ordinamenti nazionali entro il 25 marzo 2024. Tale termine ultimo per il recepimento implica un periodo di attuazione molto breve, inferiore ai due anni. Detto periodo è troppo breve per incentivare in misura significativa la domanda di veicoli pesanti a emissioni zero nuovi. La scadenza dovrebbe pertanto essere posticipata, al fine di creare le giuste condizioni per una più ampia diffusione dei veicoli a emissioni zero.

(4) La differenziazione degli oneri stradali incide sulle decisioni di investimento degli operatori dei trasporti che acquistano veicoli nuovi. Ha pertanto effetti sul versante della domanda del mercato dei veicoli pesanti nuovi. I costruttori di veicoli pesanti costituiscono il versante dell'offerta dello stesso mercato. Essi hanno un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 43 % entro il 2030, come stabilito dal regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio[41]. Quantunque anche i veicoli convenzionali efficienti contribuiscano al perseguimento di tale obiettivo, per raggiungerlo è necessaria una più ampia diffusione dei veicoli a emissioni zero. Il primo anno in cui i costruttori sono tenuti a raggiungere tale obiettivo è il periodo di riferimento dell'anno 2030, che termina il 30 giugno 2031.

(5) Per un quadro giuridico chiaro e coerente e per aiutare le imprese dell'Unione del settore automobilistico a conseguire i loro obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2, è opportuno allineare le tempistiche delle misure sul versante della domanda e dell'offerta del mercato dei veicoli pesanti. È pertanto opportuno prorogare al 30 giugno 2031 il termine ultimo entro il quale gli Stati membri possono applicare aliquote notevolmente ridotte degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza o esentare i veicoli a emissioni zero da tali oneri o diritti.

(6) La natura facoltativa della disposizione modificata implica che gli Stati membri non sono tenuti a recepire la presente direttiva. Dovrebbero tuttavia informare immediatamente la Commissione se si avvalgono della possibilità di concedere ai veicoli a emissioni zero aliquote notevolmente ridotte degli oneri per l'infrastruttura e

---

[40] Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[41] Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

dei diritti di utenza o esenzioni dal pagamento di tali oneri o diritti dopo il 31 dicembre 2025,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

All'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quinto comma, della direttiva 1999/62/CE, la data "31 dicembre 2025" è sostituita dalla data "30 giugno 2031", mentre la data "1º gennaio 2026" è sostituita dalla data "1º luglio 2031".

Articolo 2

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito alle misure adottate in applicazione della presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*