Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2025/2459

4.12.2025

DIRETTIVA (UE) 2025/2459 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 26 novembre 2025

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 per gli oneri per l'infrastruttura o i 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 ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([2]),

considerando quanto segue:

(1) Il numero delle immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero nuovi nell'Unione è recentemente aumentato, ma rimane troppo basso per il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 nel settore dei trasporti stabiliti nella comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro». 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 ([3]) ha modificato la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) consentendo, tra l'altro, 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 per gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza senza massimali o di concedere esenzioni totali da tali oneri o diritti fino al 31 dicembre 2025. Gli Stati membri erano tenuti a recepire la direttiva (UE) 2022/362, nei rispettivi ordinamenti nazionali entro il 25 marzo 2024. Tale termine per il recepimento implica un periodo di attuazione molto breve, inferiore ai due anni, che è troppo breve per incentivare in misura significativa la domanda di veicoli pesanti a emissioni zero nuovi. Il periodo di attuazione dovrebbe pertanto essere prorogato, al fine di creare le giuste condizioni per una più ampia diffusione dei veicoli a emissioni zero.

([1]) Parere del 18 settembre 2025 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
([2]) Posizione del Parlamento europeo del 7 ottobre 2025 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 27 ottobre 2025.
([3]) 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).
([4]) 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).

(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 ([5]). Sebbene 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 garantire 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 entro il quale gli Stati membri possono applicare aliquote notevolmente ridotte per gli oneri per l'infrastruttura o i 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 per gli oneri per l'infrastruttura e i 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», e 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 Strasburgo, il 26 novembre 2025

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

([5]) 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).