

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **XVIII-bis**  
n. **64**

## **XIV COMMISSIONE** **(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE NELL'AMBITO DELLA  
VERIFICA DI SUSSIDIARIETÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6 DEL PROTOCOLLO N. 2  
ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA:**

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 (COM(2025) 348 FINAL)

---

*Approvato il 29 luglio 2025*

---

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la 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 (COM(2025) 348 final);

tenuto conto che la proposta si inserisce nel contesto delle azioni portate avanti dalla Commissione europea volte ad accelerare la decarbonizzazione del trasporto di merci su strada;

premesso che:

è condivisibile l'obiettivo generale della proposta di prorogare 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: ciò in quanto, come osservato dalla Commissione europea, il periodo attualmente previsto al riguardo è troppo breve per incentivare in misura sufficiente la domanda di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero;

è altrettanto valida la finalità di rinviare al 1° luglio 2031 l'applicazione del limite massimo del 75 per cento rispetto all'onere applicabile ai veicoli più inquinanti nella determinazione di eventuali esenzioni;

rilevato che la Commissione europea non ha elaborato una valutazione d'impatto sulla proposta, come avvenuto per diverse iniziative legislative presentate in avvio del nuovo ciclo istituzionale: al riguardo, la XIV Commissione ribadisce ancora una volta le criticità legate alla mancanza della valutazione, che comporta l'impossibilità di ponderare adeguatamente gli effetti della proposta e le eventuali opzioni regolative alternative;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fonda la proposta è correttamente costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE;

ritenuta la proposta conforme al principio di sussidiarietà, 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), del TFUE, soltanto l'UE può adeguare le norme unionali vigenti, inoltre le autorità nazionali rimangono libere di

decidere come sfruttare le possibilità di riduzione o esenzione dai pedaggi e dai diritti di utenza;

considerata la proposta altresì conforme al principio di proporzionalità, in quanto 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, incentivando la domanda di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero;

rilevata l'esigenza che il presente documento sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

#### VALUTA CONFORME

la proposta al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.



\*190182156030\*