CAMERA DEI DEPUTATI N. **3119-A**

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(**MELONI**)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(**SALVINI**)

Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 »

Presentato il 28 settembre 2026

(Relatori: **PIZZIMENTI**, *per la VIII Commissione;* **RAIMONDO**, *per la IX Commissione)*

NOTA: Il presente stampato contiene i pareri espressi dal Comitato per la legislazione e dalle Commissioni permanenti I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni), V (Bilancio, tesoro e programmazione) e XIV (Politiche dell'Unione europea) sul disegno di legge n. 3119.
Le Commissioni permanenti VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 4 novembre 2026, hanno deliberato di riferire favorevolmente sul disegno di legge nel testo presentato dal Governo.
In pari data, le Commissioni hanno chiesto di essere autorizzate a riferire oralmente. Per il testo del disegno di legge si veda lo stampato n. 3119.

PARERE DEL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

Il Comitato per la legislazione,

esaminato il disegno di legge n. 3119 e rilevato che:

sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto previsti dalla legislazione vigente:

il provvedimento, composto da 2 articoli per un totale di 2 commi, appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla finalità di evitare, a decorrere dal 1° ottobre 2026, rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini, sulla continuità dei servizi di trasporto e sul sistema economico e produttivo delle aree interessate, consentendo il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e unionale;

il testo originario del provvedimento non risulta corredato né di analisi tecnico-normativa (ATN) né di analisi di impatto della regolamentazione (AIR);

ritiene, per la conformità ai parametri stabiliti dagli articoli 16-*bis* e 96-*bis* del Regolamento, di non avere nulla da osservare.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3119, di conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione *diesel* appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 »;

rilevato che:

il decreto-legge, secondo quanto precisato nel preambolo, risponde alla straordinaria necessità e urgenza di evitare, a decorrere dal 1° ottobre 2026, rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini, sulla continuità dei servizi di trasporto e sul sistema economico e produttivo delle aree interessate, consentendo il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e unionale;

in particolare, il provvedimento, composto da due articoli, all'articolo 1 differisce di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino

padano – il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna – sono tenute a inserire, nei propri piani per la qualità dell'aria, specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali *diesel* di categoria « Euro 5 », mentre l'articolo 2 prevede l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, vale a dire il 29 settembre 2026;

ritenuto, per quanto concerne il rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, che:

il provvedimento risulta riconducibile alle materie « ordine pubblico e sicurezza » e « tutela dell'ambiente e dell'ecosistema », attribuite alla competenza legislativa esclusiva statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere *h)* e *s)*, della Costituzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(Bilancio, tesoro e programmazione)

La V Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3119, che dispone la conversione in legge del decreto-legge n. 167 del 2026, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione *diesel* appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 »;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, da cui si evince che:

l'articolo 1 del decreto, che proroga dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria « Euro 5 », previsto dall'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge n. 121 del 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 155 del 2023, non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica connessi all'eventuale violazione di obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea;

la proroga del citato termine di cui all'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge n. 121 del 2023, peraltro già prorogato dall'articolo 5, comma 3-*ter*, lettera *b)*, del decreto-legge n. 73 del 2025, riguarda esclusivamente il termine a decorrere dal quale trova applicazione una specifica misura individuata dal legislatore nazionale,

costituita dalle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli *diesel* Euro 5, ma non incide sulla disciplina per la riduzione delle emissioni applicabile prima del predetto termine, che consente alle regioni interessate di perseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni mediante l'adozione di misure alternative e compensative idonee ad assicurare risultati equivalenti sotto il profilo ambientale, eventualmente introducendo anticipatamente la limitazione strutturale della circolazione dei medesimi veicoli mediante l'aggiornamento dei propri piani di qualità dell'aria;

la novella non determina, quindi, alcun arretramento degli obiettivi di tutela ambientale, in quanto resta fermo l'obbligo per le amministrazioni competenti di adottare le misure necessarie affinché i livelli di qualità dell'aria siano conformi alla disciplina dell'Unione europea e affinché il periodo di superamento dei valori limite sia il più breve possibile;

come già evidenziato nella relazione tecnica, l'intervento normativo è volto a riconoscere alle amministrazioni regionali interessate maggiore flessibilità nella definizione degli strumenti di pianificazione ambientale, consentendo il ricorso, nel periodo considerato, a misure alternative idonee a garantire risultati equivalenti sotto il profilo della riduzione degli agenti inquinanti atmosferici, e non determina, pertanto, effetti finanziari di carattere indiretto riconducibili all'eventuale applicazione di sanzioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, atteso che il differimento non esonera in alcun modo le amministrazioni competenti dal conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dal rispetto degli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di propria competenza, il disegno di legge n. 3119, di conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione *diesel* appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 »;

richiamato il quadro europeo di riferimento, costituito dalla direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente, recepita con il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, e dalla direttiva (UE) 2024/2881 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, il cui schema di decreto legislativo di recepimento

(Atto del Governo n. 435) è all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, nonché dagli *standard* europei di omologazione che definiscono le classi ambientali dei veicoli e i relativi limiti massimi di emissioni inquinanti;

richiamate altresì le sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 (causa C-644/18) e del 12 maggio 2022 (causa C-573/19), che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto, con particolare riferimento al bacino padano;

considerato che, nell'ambito della procedura d'infrazione n. 2014/2147, la Commissione europea ha inviato all'Italia, il 13 marzo 2024, una lettera di messa in mora ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, contestando la mancata esecuzione della sentenza del 10 novembre 2020 e rilevando, tra l'altro, che diversi piani regionali per la qualità dell'aria non riportano elementi obbligatori e risultano troppo generici, che in diversi casi le misure sono rimaste soltanto programmate o hanno ricevuto un'attuazione tardiva e che le misure a base volontaria sono meno efficaci di quelle a base coercitiva;

ricordato inoltre che nei confronti dell'Italia sono pendenti, in materia di qualità dell'aria, le procedure n. 2020/2299, relativa al superamento dei valori limite del PM2,5 in diverse zone della valle del Po, e n. 2025/2187, relativa al superamento dei valori limite del biossido di azoto negli agglomerati di Napoli e di Palermo;

rilevato che l'articolo 1 del provvedimento, novellando l'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge n. 121 del 2023, differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria « Euro 5 », e che si tratta del secondo differimento del medesimo termine, già disposto dal decreto-legge n. 73 del 2025;

rilevato altresì che il differimento lascia impregiudicata la fase transitoria, nella quale le regioni possono disporre limitazioni stagionali su base facoltativa, nonché la facoltà di introdurre anticipatamente la limitazione strutturale mediante l'aggiornamento dei piani, e che, decorso il nuovo termine, le regioni potranno prescindere dalla limitazione adottando misure compensative idonee a conseguire livelli di riduzione delle emissioni coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea;

preso atto che, secondo la relazione illustrativa, il differimento assicura un periodo aggiuntivo per la definizione e l'attuazione di misure alternative idonee a concorrere al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti previsti dalla normativa europea e nazionale, e che, secondo la relazione tecnica, resta ferma la necessità di assicurare i livelli di riduzione delle emissioni richiesti dalla normativa nazionale ed europea;

valutato che le disposizioni del presente disegno di legge non presentano profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PAGINA BIANCA



19PDL0217280