

## XIV COMMISSIONE PERMANENTE

### (Politiche dell'Unione europea)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

DL 84/2025: Disposizioni urgenti in materia fiscale. C. 2460 Governo (Parere alla VI Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	62
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato)</i> .....	69

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale. COM(2025) 173 final. (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato</i> ) .....	66
<i>ALLEGATO 2 (Documento approvato)</i> .....	71
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio. COM(2025) 179 final.	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione. COM(2025) 180 final. (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) ( <i>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Valutazione di conformità</i> ) .....	66
<i>ALLEGATO 3 (Documento approvato)</i> .....	73
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. (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	67
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	68

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 8 luglio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**DL 84/2025: Disposizioni urgenti in materia fiscale. C. 2460 Governo.**

(Parere alla VI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole.*)

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, in sostituzione della relatrice, onorevole Rossello, impossibilitata a prendere parte alla seduta, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il parere di competenza sul disegno di legge C. 2460, recante conversione in legge del decreto-legge 17 giugno 2025, n. 84, che introduce disposizioni urgenti in materia fiscale.

Il provvedimento si compone di 16 articoli. Per quanto attiene ai profili di competenza della Commissione, segnala i contenuti delle seguenti disposizioni.

L'articolo 4 reca una serie di modifiche all'articolo 167 del Testo unico delle imposte sui redditi (TUIR), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di tassazione delle imprese estere controllate. In particolare, viene modificato il comma 4-*bis*, che a legislazione previgente ha previsto che, ai fini del calcolo della tassazione effettiva, rilevi anche l'imposta minima nazionale equivalente, come definita nell'Allegato A del decreto legislativo n. 209 del 2023, di recepimento della direttiva (UE) 2022/2523 del Consiglio del 15 dicembre 2022, relativa all'introduzione di un livello minimo globale di imposizione fiscale per i gruppi multinazionali di imprese e i gruppi nazionali su larga scala (cosiddetta « *Global minimum tax* »).

Evidenzia che la norma in esame mira a cambiare il criterio in base al quale l'imposta minima nazionale equivalente deve essere presa in considerazione ai fini del calcolo della tassazione effettiva nello Stato della controllata estera. Nel dettaglio, si prevede che tale imposta rileva in base al criterio di allocazione adottato dal Paese di localizzazione della controllata estera o, in assenza di tale criterio, secondo un criterio basato sul rapporto tra reddito rilevante del soggetto controllato non residente e somma di tutti redditi rilevanti relativi alle imprese ed entità del gruppo soggette all'imposta minima nazionale equivalente. Rileva che la disposizione, coerente con quanto previsto dal cosiddetto « Pilastro 2 » dell'OCSE, accordo promosso in sede OCSE volto a garantire un livello minimo di imposizione effettiva del 15 per cento sugli

utili delle imprese multinazionali, e con le relative regole europee di attuazione, è ispirata a principi di semplificazione e chiarezza, e mira a favorire un'applicazione armonizzata del livello effettivo di tassazione estera, anche ai fini di una corretta applicazione delle norme sulle società controllate estere di cui alla direttiva (UE) 2016/1164 (cosiddetta ATAD – *Anti tax avoidance directive*).

Il comma 4-*ter* è stato integralmente sostituito e prevede ora un meccanismo opzionale di determinazione della tassazione effettiva. In particolare, si prevede che la soglia minima di tassazione effettiva del 15 per cento si consideri soddisfatta qualora il soggetto controllante versi un'imposta sostitutiva pari almeno al 15 per cento dell'utile contabile netto della controllata estera. Tale utile deve essere determinato al netto di imposte, svalutazioni e accantonamenti a fondi rischi e oneri. Il versamento di tale imposta, non deducibile ai fini delle imposte sui redditi e dell'IRAP, consente quindi di superare la complessità derivante dal calcolo analitico della tassazione effettivamente subita all'estero, soprattutto nei casi in cui la controllata sia assoggettata a un regime di imposta minima nazionale equivalente, in linea con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/2523. Sottolinea che, come chiarisce espressamente la norma, tale disposizione è altresì conforme agli articoli 7 e 8 della direttiva (UE) 2016/1164, i quali definiscono il quadro normativo armonizzato per il trattamento fiscale delle società estere controllate all'interno dell'Unione europea, stabilendo i criteri per l'imposizione dei redditi delle controllate estere nel territorio dello Stato del soggetto controllante, al fine di prevenire pratiche di elusione fiscale.

L'articolo 5 interviene sulla disciplina dei disallineamenti da strumenti o entità ibride, contenuta nel decreto legislativo n. 142 del 2018, che ha recepito la direttiva (UE) 2017/952, nota come ATAD 2 (*Anti-Tax Avoidance Directive 2*), chiarendo le modalità applicative nei casi di divergenze di qualificazione tra ordinamenti. Viene precisato, in particolare, che l'effetto di

deduzione non imponibile sussiste anche laddove il Paese estero non riconosca il soggetto come fiscalmente trasparente. Evidenza che la finalità della norma è quella di rafforzare l'attuazione delle misure previste a livello internazionale ed europeo contro i cosiddetti fenomeni BEPS (*Base Erosion and Profit Shifting*), ossia le pratiche di pianificazione fiscale aggressiva adottate da gruppi multinazionali per erodere la base imponibile e spostare artificialmente gli utili verso Paesi a bassa o nulla imposizione. Tali misure, promosse dall'OCSE e attuate nell'Unione europea attraverso la direttiva ATAD 2, mirano ad assicurare una tassazione equa ed effettiva in tutti gli Stati membri. L'intervento si colloca quindi nel solco degli obblighi assunti dall'Italia in sede europea, e contribuisce a garantire una più coerente applicazione della normativa antiabuso.

L'articolo 7 interviene sul decreto-legge n. 57 del 2023, che a suo tempo ha esteso le agevolazioni fiscali sulle accise per il gasolio anche al biodiesel utilizzato tal quale, nell'ambito di un programma pluriennale. Ricorda che la norma ora introdotta modifica il comma 2-bis dell'articolo 3-*quinquies* del decreto-legge n. 57 del 2023, eliminando il precedente rinvio alla necessità di una preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea in quanto, come precisato dalla norma stessa, il programma rispetta le condizioni stabilite dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014, che prevede l'esenzione dall'obbligo di notifica per gli aiuti sotto forma di sgravi fiscali ambientali, a condizione che i combustibili sovvenzionati siano conformi ai criteri di sostenibilità e riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, di cui alla direttiva RED II (2018/2001/UE) e derivino dalle materie prime elencate nell'Allegato IX. In tal modo, come evidenzia la relazione illustrativa del decreto-legge ora in esame, la norma consente di raggiungere l'obiettivo di una maggiore salvaguardia dell'ambiente attraverso la promozione dell'utilizzo di biocarburanti ottenuti da specifiche materie prime e la rispondenza dei biocarburanti al citato regolamento europeo evita di subordinare l'attuazione del

programma all'esame di compatibilità con il mercato interno effettuato dalla Commissione europea.

Osserva che l'intervento normativo si inserisce nel più ampio contesto della revisione della direttiva 2003/96/CE, che definisce il quadro europeo per la tassazione dell'energia elettrica e dei prodotti energetici utilizzati per il settore dei trasporti e del riscaldamento, e in particolare dell'articolo 16 della medesima direttiva, espressamente menzionato dal decreto-legge n. 57 del 2023, che allo stato dispone che le esenzioni e le agevolazioni fiscali per i prodotti energetici possono essere concesse, nell'ambito di un programma pluriennale, tramite autorizzazione rilasciata da un'autorità amministrativa ad un operatore economico.

Evidenzia, inoltre, che l'articolo 16 della direttiva 2003/96/CE, citato, potrebbe costituire oggetto di un'incisiva modifica ove fosse approvata la proposta di direttiva (COM(2021)563) che rivede il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. La proposta, presentata dalla Commissione europea il 14 luglio 2021, è oggetto di un negoziato molto complesso e articolato, anche in ragione del fatto che, intervenendo in materia fiscale, segue la procedura legislativa speciale di consultazione, con voto all'unanimità del Consiglio e mera consultazione del Parlamento europeo. La Presidenza polacca del Consiglio, in carica nel primo semestre del 2025, ha elaborato, nel tentativo di favorire un accordo, tre testi di compromesso, l'ultimo dei quali è stato sottoposto al gruppo « questioni fiscali » in Consiglio il 20 maggio 2025.

L'articolo 8 reca modifiche in tema di decorrenza delle disposizioni fiscali del Terzo settore, alla luce della *comfort letter* rilasciata dalla Commissione europea (in particolare dai Servizi della Direzione Generale Concorrenza) il 7 marzo 2025. Tale lettera, pur non configurandosi come formale autorizzazione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, rappresenta una valutazione preliminare in cui si afferma che alcune delle disposizioni fiscali previste dal decreto legislativo n. 117 del

2017 (Codice del Terzo settore – CTS) relative alla tassazione dei redditi (articoli 79, comma 2-*bis*, 80 e 86) « non appaiono selettive » e « non sembrerebbero costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, comma 1, TFUE ».

Nonostante tale valutazione favorevole, la relazione illustrativa precisa che la *comfort letter* non corrisponde ad una formale decisione di autorizzazione in quanto le conclusioni ivi riportate non costituiscono la posizione definitiva della Commissione europea, bensì una preliminare valutazione dei Servizi della DG Concorrenza, e pertanto non realizza la condizione prevista dall'articolo 101, comma 10, del decreto legislativo n. 117 del 2017, che subordina l'efficacia di alcune disposizioni fiscali all'autorizzazione della Commissione europea. In conseguenza, il decreto legge rinvia l'entrata in vigore del regime fiscale facendola decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2025.

L'articolo 9 reca modifiche in materia di inversione contabile (*reverse charge*) nei settori del trasporto e movimentazione di merci e dei servizi di logistica. In particolare, il comma 1 estende l'applicabilità del regime di inversione contabile anche ai casi (finora esclusi) in cui gli appalti siano caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera e dall'utilizzo di beni strumentali di proprietà del committente. La relazione illustrativa chiarisce che la disposizione è volta, per finalità antifrode, a estendere l'ambito di applicazione del *reverse charge* anche agli appalti di trasporto di merci. Ricorda che resta confermata la necessità, già prevista a legislazione vigente, di una preventiva autorizzazione del Consiglio dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 395 della direttiva 2006/112/CE. Rileva altresì che tale autorizzazione consente agli Stati membri, su proposta della Commissione e previa deliberazione unanime del Consiglio, di introdurre misure speciali di deroga al regime ordinario dell'IVA, con finalità di semplificazione della riscossione o di contrasto a fenomeni di evasione ed elusione.

Particolare menzione merita inoltre l'articolo 10, recante disposizioni in materia di

scissione dei pagamenti (*split payment*), ossia il meccanismo speciale di versamento dell'IVA dovuta per le operazioni effettuate nei confronti di pubbliche amministrazioni e altri soggetti tassativamente individuati, con il quale si consente all'erario di acquisire direttamente l'imposta. Fa presente che, per effetto dell'abrogazione della lettera *d*) dell'articolo 17-*ter*, comma 1-*bis*, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, l'articolo in esame dispone che le operazioni effettuate nei confronti delle società quotate inserite nell'indice FTSE MIB della Borsa italiana, identificate agli effetti IVA, per le quali è emessa fattura a partire dal 1° luglio 2025, saranno escluse dal meccanismo dello *split payment*. Tale modifica normativa risulta conforme al diritto europeo. In particolare, ricorda che con la decisione di esecuzione (UE) 2017/784 del Consiglio, l'Italia era stata autorizzata ad applicare il meccanismo dello *split payment* fino al 30 giugno 2020. La misura è stata successivamente prorogata fino al 30 giugno 2023 dalla decisione di esecuzione (UE) 2020/1105. Successivamente, la decisione di esecuzione (UE) 2023/1552 del Consiglio ha prorogato fino al 30 giugno 2026 l'autorizzazione concessa all'Italia per l'applicazione del meccanismo della scissione dei pagamenti, prevedendo, altresì, che a decorrere dal 1° luglio 2025 le cessioni di beni e le prestazioni di servizi effettuate a favore delle predette società quotate saranno escluse dall'ambito di applicazione del meccanismo di scissione dei pagamenti.

Rileva, pertanto, che la modifica normativa illustrata appare necessaria al fine di rendere conforme la normativa nazionale alla disciplina europea.

L'articolo 14 interviene sulla disciplina fiscale delle imprese sociali, modificando l'articolo 18 del decreto legislativo n. 112 del 2017. In particolare, viene stabilito che l'esenzione fiscale per le somme destinate alle riserve per lo svolgimento delle attività statutarie o all'incremento del patrimonio sarà efficace a partire dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2025. Precisa che per le agevolazioni previste dai commi 1 e 2 del suddetto

articolo 18, non è più necessaria l'autorizzazione preventiva da parte della Commissione europea. Tale modifica si fonda sulla *comfort letter* rilasciata dalla Commissione europea il 7 marzo 2025, nella quale è stato chiarito che l'agevolazione non costituisce aiuto di Stato in quanto misura non selettiva, a condizione che i profitti vengano integralmente reinvestiti nelle attività sociali prive di scopo di lucro. Restano invece soggette alla clausola sospensiva, in attesa del via libera europeo, le misure contenute nei commi 3, 4 e 5 dello stesso articolo, relative a detrazioni e deduzioni fiscali per gli investitori, per le quali sono ancora in corso interlocuzioni tra lo Stato italiano e le istituzioni europee. Secondo quanto riportato nella relazione illustrativa, l'obiettivo del legislatore è quello di garantire un'applicazione uniforme e certa della disciplina fiscale sin dall'inizio della sua efficacia.

Alla luce delle considerazioni svolte, non ravvisando profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

**La seduta termina alle 13.50.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Martedì 8 luglio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.*

**La seduta comincia alle 13.50.**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale.**

**COM(2025) 173 final.**

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

*(Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 17 giugno 2025.

Rachele SILVESTRI (FDI), *relatrice*, formula una proposta di documento (*vedi allegato 2*), di cui illustra i contenuti.

Piero DE LUCA (PD-IDP) annuncia il voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di documento formulata dalla relatrice. Ritiene, infatti, che in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà e proporzionalità non sussistano criticità tali da giustificare la formulazione di un parere motivato. La posizione espressa nella proposta di documento rappresenterebbe, al contrario, un arretramento rispetto agli *standard* minimi di sostenibilità ambientale, i quali devono invece costituire un riferimento imprescindibile per l'elaborazione di normative appropriate, sia a livello nazionale sia europeo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di documento formulata dalla relatrice.

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio.**  
**COM(2025) 179 final.**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione.**

**COM(2025) 180 final.**

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

*(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Valutazione di conformità).*

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti, rinviato nella seduta del 17 giugno 2025.

Isabella DE MONTE (FI-PPE), *relatrice*, nel ringraziare gli Uffici per il supporto fornito nella predisposizione dell'istruttoria relativa all'atto in esame, formula una proposta di documento (*vedi allegato 3*), di cui illustra i contenuti.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di documento formulata dalla relatrice.

**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.**

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Isabella DE MONTE (FI-PPE), *relatrice*, fa presente che la proposta in esame è volta a 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.

Ricorda che per la Commissione europea il periodo di esenzione attualmente previsto è troppo breve per incentivare in misura sufficiente la domanda di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero.

L'intervento intende infatti supportare i costruttori europei nel conseguimento dell'obiettivo di riduzione del 43 per cento 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.

A tal proposito sottolinea che sulla necessità di intervenire su quest'ultimo regolamento si è pronunciata sia la XIV Commissione che la X Commissione (Attività produt-

tive). Ricorda, infatti, che nel documento approvato a conclusione dell'esame di sussidiarietà della proposta di regolamento volta a rinviare le sanzioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri, la XIV Commissione ha evidenziato l'esigenza di un intervento analogo anche in relazione al regolamento sui veicoli pesanti.

In aggiunta, la X Commissione (Attività produttive), nell'ambito dell'esame di merito del piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera, ha richiesto di stabilire una data certa per la revisione.

La proposta della Commissione europea assume particolare importanza dato che, nonostante i veicoli pesanti rappresentino attualmente soltanto il 2,4 per cento del parco veicoli nell'UE, il settore del trasporto pesante è responsabile, nel 2022, del 27,5 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto su strada e di circa il 6,9 per cento delle emissioni complessive dell'UE.

Pertanto, per raggiungere gli obiettivi di riduzione di gas serra previsti, è necessario aumentare la diffusione dei veicoli a emissioni zero, che al 2024 costituivano solo il 3,9 per cento di tutti i veicoli pesanti nuovi.

La diffusione di tali veicoli appare rallentata, afferma la Commissione europea, dal costo per l'acquisto di tali veicoli che supera di circa 2,5 volte quello dei veicoli convenzionali equivalenti, in un mercato in cui le scelte di investimento sono determinate principalmente dal costo totale di proprietà del veicolo.

Sottolinea altresì, prima di illustrare i principali contenuti della proposta in esame, che la Commissione europea non ha ritenuto opportuno effettuare 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.

Evidenzia che, con una analogha motivazione o in ragione dell'urgenza dell'intervento, diverse proposte legislative presentate dalla Commissione europea in avvio del nuovo ciclo istituzionale europeo non sono

state 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 pregiudicare la possibilità di ponderare adeguatamente gli effetti della proposta e le eventuali opzioni regolative alternative. Ritiene che queste osservazioni valgano anche per la proposta in esame e che vadano pertanto ribadite nel documento che approveremo in esito all'esame.

Nel rinviare alla documentazione prodotta dagli Uffici per ulteriori approfondimenti, si limita ad illustrare in estrema sintesi i principali contenuti della proposta di direttiva in esame. Essa intende in particolare:

prorogare al 30 giugno 2031 la possibilità degli 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;

rinvviare 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.

Passando agli aspetti relativi al rispetto dei principi in materia di riparto di competenze previsti dai Trattati, rileva anzitutto che la base giuridica su cui si fonda la proposta è correttamente costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del 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.

Per quanto riguarda la conformità al principio di sussidiarietà, la Commissione europea motiva la necessità di intervenire in quanto, sebbene la competenza per la regio-

lamentazione 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 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.

Per quanto riguarda, invece, la conformità della proposta al principio di proporzionalità, la Commissione europea sostiene che le misure proposte, non vadano 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.

Infine, la Commissione europea osserva che, essendo l'atto giuridico oggetto di modifica una direttiva, l'atto modificativo dovrebbe assumere la stessa forma.

Ricorda infine che la proposta segue la procedura legislativa ordinaria e che l'esame dell'atto risulta avviato da parte del Parlamento di Svezia, che non ha al momento segnalato di aver individuato aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.

Tenendo conto che il termine per la verifica di sussidiarietà scade il 22 settembre 2025 per la Camera, mentre per la XIV Commissione il termine scade il 6 agosto 2024, propone di svolgere un breve ciclo di audizioni di interlocutori qualificati, in particolare i rappresentanti del Governo e del settore dei trasporti pesanti, per meglio apprezzare l'impatto dell'azione prospettata dalla Commissione europea.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Martedì 8 luglio 2025.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14 alle 14.10.

## ALLEGATO 1

**DL 84/2025: Disposizioni urgenti in materia fiscale. C. 2460 Governo.****PARERE APPROVATO**

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 2460, di conversione del decreto-legge 17 giugno 2025, n. 84, recante disposizioni urgenti in materia fiscale;

considerato che il provvedimento introduce interventi rilevanti in ambito tributario, con specifico riferimento alla disciplina delle società estere controllate, ai disallineamenti da strumenti ed entità ibride, nonché alle agevolazioni fiscali connesse al perseguimento di obiettivi ambientali e sociali, intervenendo in coerenza con il quadro normativo dell'Unione europea;

tenuto conto del recepimento della direttiva (UE) 2022/2523, relativa all'introduzione di un livello minimo globale di imposizione per i gruppi multinazionali e nazionali su larga scala, nonché della conformità delle misure contenute nel provvedimento alle direttive (UE) 2016/1164 (ATAD) e (UE) 2017/952 (ATAD 2), finalizzate a contrastare pratiche di elusione fiscale e a garantire una tassazione effettiva e armonizzata a livello unionale;

rilevato che il decreto interviene sulla determinazione della tassazione effettiva in materia di imprese estere controllate, introducendo meccanismi opzionali coerenti con il cosiddetto « Pilastro 2 » dell'OCSE e con le corrispondenti disposizioni europee, con l'obiettivo di assicurare un'applicazione semplificata, trasparente e armonizzata delle regole fiscali nel contesto internazionale ed europeo;

preso atto che, con riferimento alle agevolazioni fiscali ambientali, il provvedimento interviene sul regime fiscale di favore previsto per il biodiesel utilizzato tal quale, richiamando espressamente il ri-

spetto delle condizioni previste dall'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014, che consente l'esenzione dall'obbligo di notifica per talune categorie di aiuti, subordinatamente alla conformità ai criteri ambientali e di sostenibilità indicati dalla normativa unionale, con ciò promuovendo l'utilizzo di biocarburanti ottenuti da specifiche materie prime e la rispondenza dei biocarburanti al citato regolamento europeo;

considerato altresì che, in merito al regime fiscale applicabile agli enti del Terzo settore, l'articolo 8 del decreto recepisce i contenuti della *comfort letter* rilasciata il 7 marzo 2025 dai Servizi della Direzione generale Concorrenza della Commissione europea, nella quale si afferma che alcune delle agevolazioni previste dal Codice del Terzo settore non sembrano configurare aiuti di Stato, in quanto non selettive; pur non costituendo una formale autorizzazione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, tale valutazione preliminare consente di fissare una data certa di decorrenza delle misure, rinviata al periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2025, ferma restando, per altre misure, la necessità di un'autorizzazione formale della Commissione;

rilevato che, con riferimento al meccanismo dell'inversione contabile (*reverse charge*) e della scissione dei pagamenti (*split payment*), il decreto interviene per adeguare la normativa nazionale alle autorizzazioni e alle scadenze previste dalle decisioni di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea, assicurando la piena conformità al diritto europeo in materia di IVA;

considerato, infine, che l'articolo 14 introduce modifiche alla disciplina fiscale delle imprese sociali, stabilendo che, a decorrere dal periodo d'imposta successivo a

quello in corso al 31 dicembre 2025, non sarà più richiesta l'autorizzazione preventiva della Commissione europea per l'applicazione delle agevolazioni previste dai commi 1 e 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 112 del 2017, sulla base della *comfort letter* della Commissione europea del 7 marzo 2025, nella quale si esclude la natura selettiva della misura a condizione che i profitti vengano integralmente reinvestiti nelle attività sociali prive di scopo di lucro; rimangono invece sospese, in attesa

della relativa autorizzazione, le misure concernenti le detrazioni e le deduzioni fiscali per gli investitori, previste dai commi 3, 4 e 5 dello stesso articolo;

rilevato pertanto che il decreto-legge non presenta profili di criticità sotto il profilo della compatibilità con il diritto dell'Unione europea,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale. COM(2025) 173 final.**

**DOCUMENTO APPROVATO**

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 sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final);

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

preso atto della relazione trasmessa dal Governo su tale proposta ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

premesso che:

la proposta è volta a recepire nel diritto dell'UE le disposizioni dell'Accordo internazionale sulla biodiversità marina al di là della giurisdizione nazionale (« accordo BBNJ ») relative alla tutela delle aree marine, alle risorse genetiche marine e alle valutazioni di impatto ambientale;

la Commissione europea non ha effettuato una valutazione d'impatto, ritenendo che non esistano altre opzioni strategiche alternative da valutare che possano giustificare il ricorso alla medesima valutazione;

l'obiettivo della Commissione europea è che la direttiva entri in vigore prima dell'entrata in vigore dell'accordo BBNJ;

rilevato, tuttavia, che, per evitare uno scenario in cui l'Italia sia obbligata al rispetto delle disposizioni della direttiva pur non avendo ancora ratificato l'accordo in questione e quindi non essendo vincolata

ad esso secondo il diritto internazionale, sarebbe necessario riconoscere tempi di attuazione più dilatati in ragione delle tempistiche nazionali di ratifica, come sottolineato anche nella relazione del Governo;

L'Italia, a conferma del forte interesse alla pronta entrata in vigore dell'Accordo BBNJ, ha lavorato affinché il tema fosse incluso tra i principali esiti attesi della sua Presidenza G7, per il filone ambiente; in tale contesto, l'Italia si è fatta promotrice di una iniziativa che ha guidato i G7 all'adozione, nel corso del vertice dei Ministri G7 di Clima, Energia ed Ambiente, tenutosi nelle giornate del 29 e 30 aprile 2024, di una Dichiarazione congiunta sul BBNJ, che impegna i G7 a perseguire la ratifica dell'Accordo BBNJ nel più breve tempo possibile;

rilevato che la proposta non risulta pienamente conforme al principio di attribuzione, in quanto, pur essendo la base giuridica della proposta correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, talune disposizioni, come sottolineato nella relazione del Governo, sembrerebbero incidere su aspetti, quali quello dell'accesso alle risorse genetiche marine, di competenza esclusiva degli Stati membri, ai sensi del Protocollo di Nagoya alla Convenzione della Biodiversità sull'accesso alle risorse genetiche e l'equa condivisione dei benefici derivanti dal loro utilizzo e del relativo Regolamento UE 511/2014 che recepisce parzialmente il Protocollo; ciò vale con particolare riferimento al settore dell'utilizzo delle risorse genetiche, di competenza concorrente tra Stati membri e Unione europea;

considerato che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà,

in quanto non è condivisibile l'assunto da cui parte la Commissione europea, secondo il quale gli obiettivi della medesima non possano essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, data la natura transfrontaliera delle attività e dei benefici derivanti da norme comuni dell'UE, possano essere meglio conseguiti a livello di Unione; le motivazioni addotte dalla Commissione europea non sono infatti sufficienti a dimostrare la necessità e il valore aggiunto dell'intervento legislativo a livello di Unione europea; si ritiene pertanto che le disposizioni dell'Accordo BBNJ possano essere attuate dagli Stati membri senza necessità di un intervento da parte dell'Unione e, quindi, di ulteriori passaggi che comporterebbero aggravii sia in termini amministrativi che finanziari;

rilevato altresì che la proposta non è pienamente conforme al principio di proporzionalità, in quanto:

alcune disposizioni, come evidenziato nella relazione del Governo, prevedono obblighi che, in gran parte, duplicano o, in alcuni casi, si aggiungono a quelli derivanti dall'Accordo BBNJ, creando un considerevole aggravio degli oneri amministrativi e finanziari in capo agli Stati membri e contraddicendo, in sé, l'obiettivo della semplificazione a cui si ispira la Commissione europea: questo è il caso delle disposizioni di cui al capo 2, relativo alle risorse genetiche e ai relativi obblighi di notifica, delle disposizioni relative agli strumenti di gestione per zona di cui al capo 4 e delle misure di reportistica di cui all'articolo 21;

con riferimento al capo 2, le disposizioni non sembrerebbero allineate con il Protocollo di Nagoya alla Convenzione della Biodiversità sull'accesso alle risorse gene-

tiche e l'equa condivisione dei benefici derivanti dal loro utilizzo, sebbene la Commissione europea, nel descrivere il valore aggiunto della proposta, richiami sia il Protocollo sia il relativo Regolamento UE 511/2014 che recepisce parzialmente il Protocollo medesimo; le disposizioni ora in esame, inoltre, appesantirebbero significativamente le procedure amministrative in capo ai ricercatori, con il rischio di scoraggiare le attività di ricerca in alto mare;

rilevato inoltre, per quanto concerne il capo 4, il rischio di ripercussioni sulla rappresentatività dello Stato Membro in ambito globale; in particolare, tale capo, sebbene la presentazione di una proposta di istituzione di strumenti di gestione per zona dovrebbe essere prerogativa dello Stato, oltre a stabilire gli elementi essenziali che essa dovrebbe comprendere, prevede che la Commissione europea effettui una valutazione preliminare della proposta stessa, per stabilire se questa debba essere presentata a nome dell'Unione, o dell'Unione e dei suoi Stati membri; in tal caso, lo Stato membro proponente non potrebbe presentare la proposta per proprio conto;

sottolineata in ogni caso l'esigenza di operare, nel corso del prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi approfondita dei numerosi profili di criticità richiamati in precedenza, nonché la necessità che la Commissione europea presenti una dettagliata valutazione di impatto,

esprime un

#### PARERE MOTIVATO

ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## ALLEGATO 3

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio. COM(2025) 179 final.**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione. COM(2025) 180 final.**

**DOCUMENTO APPROVATO**

La XIV Commissione,

esaminate, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final);

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame delle proposte;

preso atto delle relazioni trasmesse dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulle proposte;

premesso che è pienamente condivisibile l'obiettivo generale delle proposte di operare una revisione del pacchetto normativo vigente in materia di controlli tecnici dei veicoli per migliorare la sicurezza stradale, contribuire alla mobilità sosteni-

bile e agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'UE;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fondano le proposte è correttamente costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che attribuisce all'UE competenza nel settore dei trasporti per stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale;

ritenute le proposte conformi al principio di sussidiarietà, in quanto:

le nuove norme sono collegate al quadro già esistente in materia di controlli tecnici e documenti di immatricolazione e pertanto possono essere realizzate in modo adeguato solo a livello di Unione;

con l'applicazione di norme comuni volte a sottoporre a controllo le moderne tecnologie dei veicoli (veicoli elettrici, ADAS, ossia sistemi avanzati di assistenza alla guida, e le più recenti attrezzature di controllo delle emissioni), gli Stati membri trarranno beneficio da economie di scala e i costruttori di attrezzature per i controlli potranno operare in un mercato più omogeneo;

il funzionamento del mercato unico sarebbe migliorato anche in considerazione del fatto che i veicoli saranno sottoposti a

controlli analoghi in condizioni analoghe e gli operatori dei trasporti dovranno sostenere costi simili e soddisfare requisiti minimi simili;

in assenza di un intervento a livello di UE persisterebbe il problema sistemico di uno scambio insufficiente e inefficiente di dati relativi ai veicoli connessi alla circolazione stradale e ciò ostacolerebbe l'attuazione e l'applicazione efficaci delle norme esistenti;

le direttive vigenti non sono allineate ai più recenti sviluppi normativi e tecnologici in materia di sicurezza dei veicoli e di controllo delle emissioni e, in assenza di un'azione a livello di UE, è molto improbabile che i metodi di controllo e la portata dei controlli richiesti dalla legislazione dell'UE siano applicati in modo armonizzato o coordinato da parte degli Stati membri; gli Stati membri applicherebbero infatti diverse soluzioni frammentarie, con differenze ancora maggiori nelle prestazioni in materia di sicurezza e ambientali dei veicoli rispetto a quanto si registra oggi con il conseguente rischio di falsare il mercato unico e di creare ulteriori ostacoli alla libera circolazione;

il trasporto su strada e l'industria automobilistica operano a livello internazionale, quindi è molto più efficiente ed efficace affrontare le problematiche a livello di UE piuttosto che a livello nazionale;

ritenuta la proposta sui documenti di immatricolazione COM(2025)179 conforme al principio di proporzionalità, dato che si limita a quanto necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi stabiliti dai trattati di migliorare la sicurezza stradale, contribuire alla mobilità sostenibile e agevolare la libera circolazione delle persone e delle merci nell'UE;

ritenuto che la proposta sui controlli tecnici COM(2025)180 non è pienamente conforme al principio di proporzionalità in quanto:

impone controlli tecnici annuali anziché biennali per le autovetture e i veicoli

commerciali leggeri aventi più di 10 anni; sebbene l'incremento della frequenza dei controlli per tali veicoli sia in linea di principio condivisibile in un'ottica di miglioramento della sicurezza stradale e di controllo delle emissioni, tale modifica comporterà aggravii economici per i cittadini, oltre che per le imprese e la pubblica amministrazione, che dovrebbero essere adeguatamente giustificati, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione;

sarebbe opportuno evitare duplicazioni di sistemi già esistenti, in particolare per quanto riguarda la possibilità di interconnettere i registri di immatricolazione e le banche dati nazionali sui controlli tecnici con la piattaforma MOVE-HUB sviluppata dalla Commissione europea; tale interconnessione è infatti già attiva nel quadro del sistema EUCARIS (*European Car and Driving Licence Information System*), a cui l'Italia ha aderito insieme ad altri 31 Paesi;

l'uso obbligatorio del telerilevamento per lo *screening* delle emissioni acustiche e delle emissioni allo scarico di almeno il 30 per cento del parco di veicoli a motore immatricolati si traduce in un aggravio per la libera organizzazione dei controlli da parte degli Stati membri, che dovrebbero raggiungere gli obiettivi di controllo della qualità del parco circolante indipendentemente dalla strategia o dai mezzi utilizzati;

la previsione secondo la quale i veicoli commerciali leggeri debbano essere sottoposti a controllo delle emissioni allo scarico ogni anno dopo la data della loro prima immatricolazione appare eccessiva soprattutto per i mezzi con pochi anni di vita che, prevedibilmente, versano ancora in ottime condizioni anche per quanto concerne i dispositivi che presiedono alle emissioni allo scarico; imporre tale controllo, che può effettuarsi solo presso officine autorizzate, rischia di rendere più difficile la prenotazione delle operazioni di revisione da parte dell'utenza, allungandone inevitabilmente i tempi: sarebbe, pertanto, più opportuno escludere i veicoli commerciali leggeri da questo controllo annuale per i primi quattro anni dalla prima immatricolazione.

lazione, dopodiché il controllo sulle emissioni di scarico potrebbe diventare annuale;

l'estensione dell'obbligo di registrazione delle letture del contachilometri non più solo ai centri che svolgono i controlli tecnici periodici, ma anche a qualsiasi prestatore di servizi che effettua dietro compenso lavori di riparazione o manutenzione sui veicoli appare eccessivamente onerosa, soprattutto per i mezzi di massa superiore alle 3,5 tonnellate, che sono sottoposti a controlli tecnici annuali e, quindi, già forniscono il dato in quell'occasione: prevedere la stessa misura anche in caso di riparazioni intermedie, ha una scarsa utilità e risulta ripetitivo;

la possibilità di effettuare il controllo tecnico periodico anche in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione dovrebbe essere estesa ai veicoli commerciali (N1, N2 e N3), tra l'altro, in ragione del fatto che i controlli per questi

veicoli hanno cadenza annuale; ciò tenuto anche conto del fatto che la mobilità dei veicoli commerciali ha ricevuto notevole impulso dopo il recepimento della direttiva (UE) 2022/738 sull'utilizzo dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto merci su strada;

sarebbe necessario prevedere un adeguato periodo di tempo, superiore a quello proposto dalla Commissione europea, per il recepimento della direttiva nel diritto interno;

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

#### VALUTA CONFORMI

le proposte al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.