

### **Scheda sintetica**

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.**  
COM(2017) 275 final del 31 maggio 2017

e

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**  
COM(2017) 276 final del 31 maggio 2017

### **Breve descrizione dell'atto:**

Le due proposte di direttiva fanno parte di un pacchetto più ampio di iniziative presentate dalla Commissione europea denominato “*L'Europa in movimento*” che, nel quadro della priorità “*Un'Unione dell'energia*” del Programma di lavoro della Commissione per il 2017 e dell'attuazione della “*Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*”, punta a modernizzare complessivamente il settore della mobilità e dei trasporti con proposte su sicurezza, pedaggi, emissioni di CO<sub>2</sub> e inquinamento atmosferico, congestione del traffico, oneri burocratici per le imprese e condizioni dei lavoratori del settore.

La prima serie di iniziative presentate dalla Commissione per “L'Europa in movimento” riguarda in modo specifico il trasporto su strada e, in particolare con queste proposte, la Commissione intende modificare la Direttiva 1999/62/CE (“direttiva Eurobollo”), relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, che stabilisce livelli minimi di tassazione per i veicoli pesanti, precisa le modalità di imposizione di oneri per l'infrastruttura e prevede una differenziazione degli oneri in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.

Nell'introduzione alla **prima proposta di direttiva (COM (2017) 275)** la Commissione europea rileva che:

- la legislazione vigente non contiene elementi specifici che contribuiscono alla riduzione della CO<sub>2</sub> utili al conseguimento degli obiettivi fissati per il 2030 e il 2050;
- in molti Stati membri le infrastrutture stradali si stanno deteriorando a causa della scarsa manutenzione con conseguente aumento dei costi di cura dei mezzi, aumento del rischio di incidenti, dei tempi di viaggio e dell'inquinamento;
- la direttiva attuale si applica solo ai veicoli pesanti, escludendo quindi le autovetture con possibili ripercussioni negative ed in particolare: l'assenza di limiti di specifici per i bolli di circolazione di breve durata, potrebbe rappresentare una fonte di discriminazioni per gli utenti occasionali, per lo più stranieri, che rischiano di pagare un prezzo troppo elevato e non beneficiare di eventuali forme di compensazione delle spese sostenute dagli utenti nazionali; le autovetture rappresentano la percentuale più consistente dei mezzi su strada ed incidono pesantemente sui costi esterni (come ad esempio inquinamento atmosferico e acustico) e sulla congestione del traffico nelle aree urbane;

- la differenziazione degli oneri in base alle classi EURO per i veicoli pesanti risulta ormai obsoleta ed andrebbe sostituita con una più adeguata modulazione fondata sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Tenuto conto di questi elementi, nel rispetto dell'impegno a legiferare meglio e alla luce dei principi *"chi inquina paga"* e *"chi utilizza paga"* previsti dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Commissione europea propone con questa iniziativa di aggiornare e semplificare alcune disposizioni della direttiva 1999/62/CE. Si segnala che l'iniziativa è stata oggetto di un'ampia consultazione dei portatori di interesse le cui osservazioni hanno contribuito a definirne i contenuti.

L'articolo 1 modifica l'oggetto e il campo di azione della direttiva estendendolo anche a veicoli diversi dagli automezzi pensati.

L'articolo 2 aggiorna, modifica ed integra alcune definizioni, introducendo tra le altre anche quelle di *"congestione del traffico"*, *"onere connesso alla congestione del traffico"*. Elimina la definizione di *"onere medio ponderato per i costi esterni"* in quanto non sussiste più l'obbligo di calcolare tale onere.

Gli articoli 7 e 7 bis riguardano i pedaggi e diritti di utenza. Il comma 1 dell'articolo 7 distingue tra rete per il traffico internazionale (la rete stradale transeuropea e le autostrade) e le altre arterie viarie. I paragrafi 6 e 7 prevedono una progressiva eliminazione dei diritti (bolli di circolazione) calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura, prima per i veicoli pesanti e gli autobus/pullman, poi, in un secondo momento, per le autovetture e i furgoni, che circolano sulle reti utilizzate per il trasporto internazionale. Per i diritti di utenza, la norma distingue da una parte i veicoli pesanti, autobus e pullman, per i quali si applicano le prescrizioni già in vigore, e autovetture dall'altra per le quali al paragrafo 3 sono introdotti limiti massimi per le differenze di prezzo relative tra bolli di circolazione annuali e subannuali.

L'articolo 7 quater riguarda i costi esterni ed in particolare al comma 5 si prevede a decorrere dal 1° gennaio 2021, l'imposizione di un onere per i costi esterni perlomeno per la parte della rete stradale transeuropea, in cui il danno ambientale causato dai veicoli pesanti risulti particolarmente pesante.

L'articolo 7 quinquies bis consente l'introduzione di oneri connessi alla congestione del traffico per tutte le categorie di veicoli. Tali oneri dovranno essere utilizzati (disposizione introdotta dal nuovo paragrafo 3 dell'articolo 9) per affrontare i problemi legati alla congestione del traffico, ad esempio favorendo soluzioni di trasporto alternative o eliminando la causa della criticità.

Gli articoli 7 octies e 7 octies bis riguardano la differenziazione degli oneri in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e la progressiva eliminazione delle categorie EURO.

L'articolo 7 nonies propone di semplificare la comunicazione preventiva alla Commissione relativa all'imposizione di oneri per i costi esterni, limitando le informazioni richieste ed eliminando una decisione preliminare della Commissione.

**La seconda proposta di direttiva (COM (2017) 276)**, in virtù dell'estensione dell'ambito di applicazione della attuale direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, introdotta dalla prima proposta di direttiva sopra descritta, interviene modificando il titolo del capo II e la prima frase del paragrafo 1 dell'articolo 3 della direttiva 1999/62/CE per stabilire che le disposizioni di questo capo interessano solo gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci. Inoltre, tenuto conto che i pedaggi, a differenza delle tasse sugli autoveicoli, sono direttamente collegati all'uso delle infrastrutture e pertanto più efficaci ad incentivare un trasporto più pulito ed efficiente, la proposta di direttiva in esame modifica l'allegato I della direttiva

1999/62/CE, per ridurre gradualmente, fino all'azzeramento entro cinque anni, le aliquote minime e incentivare così il passaggio ad una tariffazione stradale basata sulla distanza percorsa (pedaggi).

### **Procedura e decorrenza dei termini di legge**

**Entro 30 gg. a partire dall' 8 giugno 2017 e dal 13 giugno 2017 date di trasmissione degli atti ai Presidenti delle Assemblee legislative regionali da parte della Conferenza Presidenti, è possibile inviare le eventuali osservazioni al Governo ai fini della formazione della posizione italiana ai sensi della legge 234/2012, in riferimento alle materie di competenza regionale. La scadenza dei termini è pertanto fissata per l'8 luglio 2017 e per il 13 luglio 2017.**

**La procedura è stabilita dall'articolo 38 del R.I. dell'Assemblea. Alla I Commissione spetta l'approvazione della Risoluzione sentita la Commissione competente per materia.**