

Bruxelles, 9 giugno 2017  
(OR. en)

10175/17

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0115 (CNS)**

---

---

**FISC 136  
TRANS 263  
IA 104**

## **PROPOSTA**

---

|               |  |
|---------------|--|
| Origine:      | Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea |
| Data:         | 1° giugno 2017   |
| Destinatario: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea              |

---

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| n. doc. Comm.: | COM(2017) 276 final |
|----------------|---------------------|

---

|          |  |
|----------|--|
| Oggetto: | 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 |
|----------|--|

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 276 final.

---

All.: COM(2017) 276 final



Bruxelles, 31.5.2017  
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

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**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

Un sistema di trasporti efficiente e affidabile è essenziale per il buon funzionamento del mercato interno. Si tratta di un settore chiave dell'economia. Il trasporto su strada svolge il ruolo più importante per quanto riguarda il trasporto interno, ma pone anche delle sfide di tipo socio-economico e ambientale (cambiamento climatico, inquinamento atmosferico, rumore, congestione del traffico e così via). La tariffazione stradale in base alla distanza percorsa dai veicoli può rivelarsi un fattore chiave per incentivare lo svolgimento di operazioni di trasporto più pulite ed efficienti; una programmazione coerente in tal senso è fondamentale per garantire un trattamento equo degli utenti della strada e un finanziamento sostenibile delle infrastrutture.

La direttiva 1999/62/CE<sup>1</sup> ("direttiva Eurobollo") fornisce un quadro giuridico dettagliato per la tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune strade. La direttiva mira a eliminare le distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto mediante una graduale armonizzazione delle tasse sugli autoveicoli e l'istituzione di meccanismi equi per l'imposizione di oneri per l'infrastruttura. Essa stabilisce livelli minimi di tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada e specifica le norme dettagliate relative all'imposizione di oneri per l'infrastruttura, compresa la differenziazione degli oneri in base alle prestazioni ambientali degli autoveicoli.

Per loro natura, le tasse annuali sugli autoveicoli sono pagamenti connessi al fatto che il veicolo è immatricolato a nome del contribuente nel corso di un determinato periodo e, in quanto tali, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura. Per ragioni analoghe, le tasse sugli autoveicoli non sono efficaci quando si tratta di incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico. I pedaggi, invece, essendo direttamente collegati all'uso delle strade, sono decisamente più idonei per conseguire tali obiettivi.

Anche se i pedaggi dovessero essere riscossi dagli Stati membri, l'industria dovrebbe comunque continuare a sostenere il costo delle tasse sugli autoveicoli; tali tasse potrebbero quindi costituire un ostacolo all'introduzione di pedaggi.

Gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli, segnatamente mediante la diminuzione delle aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE. Al fine di ridurre al minimo il rischio relativo alle distorsioni di concorrenza tra gli operatori di trasporto stabiliti in vari Stati membri, tale diminuzione dovrebbe avvenire in modo graduale.

L'iniziativa apporta un contributo al programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) alleggerendo l'onere connesso alle aliquote minime delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

---

<sup>1</sup> Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta è presentata congiuntamente ad un'altra proposta, intesa a far fronte alle carenze di cui al capo III della direttiva 1999/62/CE, relativo a pedaggi e diritti di utenza, in modo da conseguire in modo più completo determinati obiettivi di tale direttiva. La seconda proposta promuove, in particolare, l'applicazione di pedaggi in quanto forma di tariffazione stradale connessa alla distanza percorsa.

La presente proposta persegue lo stesso obiettivo fondamentale, vale a dire modificare il capo II della direttiva, relativo alle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada. La modifica proposta consiste in una graduale riduzione, fino all'azzeramento, delle aliquote minime, da compiersi in cinque fasi (ciascuna delle quali rappresenta il 20% delle attuali aliquote minime) durante un periodo di cinque anni consecutivi. Si intende così incentivare il passaggio a una tariffazione stradale in base alla distanza, vale a dire all'applicazione di pedaggi.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

L'iniziativa rientra nell'attività della Commissione volta a creare un'Unione dell'energia e nell'ambito di una serie di proposte riguardanti il trasporto a basse emissioni<sup>2</sup>, comprendenti la revisione dei regolamenti sull'emissione di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni, le proposte relative alla certificazione e al monitoraggio/alla segnalazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di autocarri e autobus e le iniziative correlate nell'ambito dei trasporti su strada, in particolare in merito alla revisione della normativa in materia di servizi di telepedaggio interoperabili, e delle norme che disciplinano il mercato interno dell'autotrasporto di merci e dei servizi di trasporto in autobus e pullman.

Le modifiche proposte sono in sintonia con gli obiettivi fissati dal Libro bianco 2011 sui trasporti<sup>3</sup>, che invitava a procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" al fine di garantire finanziamenti per trasporti e infrastrutture più sostenibili.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 71 e 93 del trattato CE (attualmente articoli 91 e 113).

Le disposizioni della direttiva interessate dalla presente proposta riguardano le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, un campo al quale si applica l'articolo 113 del TFUE.

Per quanto attiene alle modifiche di altre disposizioni della direttiva, queste rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE e sono indicate nella proposta separata di cui sopra.

---

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final - Strategia europea per una mobilità a basse emissioni.

<sup>3</sup> COM(2011) 144 final - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'UE ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE, e del mercato interno in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del TFUE. La graduale riduzione delle aliquote minime fissate dall'Unione può tuttavia essere operata solo dall'Unione stessa.

Senza l'intervento dell'UE gli Stati membri continuerebbero ad essere soggetti all'obbligo di applicare le aliquote minime delle tasse sugli autoveicoli, anche qualora abbiano istituito o intendano istituire uno strumento maggiormente idoneo per il recupero dei costi per l'infrastruttura, direttamente collegato all'uso individuale dell'infrastruttura. Dato l'eventuale aumento dei costi connessi all'introduzione di un tale strumento in relazione agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, tale obbligo impedirebbe loro di offrire al settore del trasporto di merci una compensazione, nella stessa proporzione, mediante riduzioni delle tasse sugli autoveicoli.

- **Proporzionalità**

La misura proposta ha il solo scopo di contribuire al conseguimento degli obiettivi fissati, segnatamente l'applicazione coerente dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", e si limita a quanto è necessario a tal fine.

La modifica mirata del capo II è necessaria per consentire agli Stati membri di ridurre gradualmente le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto giuridico da modificare è una direttiva, l'atto modificativo dovrebbe, in linea di principio, assumere la stessa forma.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La Commissione ha pubblicato la sua valutazione della direttiva 1999/62/CE nel 2013<sup>4</sup>. Nel gennaio 2014 è stata pubblicata una valutazione esterna dell'applicazione e degli effetti delle politiche dell'UE di imposizione di oneri per l'infrastruttura a partire dal 1995 (intitolata "*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*")<sup>5</sup>. Dette valutazioni hanno rilevato, nel quadro normativo attuale, vari problemi connessi alla tariffazione stradale a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada. Tali problemi vengono affrontati da una proposta parallela di modifica del capo III della direttiva, mentre la presente iniziativa mira unicamente ad agevolare l'applicazione di pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa dai veicoli.

Se da una parte 24 Stati membri hanno applicato determinate forme di tariffazione stradale e si è riscontrata la tendenza all'introduzione di pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa sull'intera rete, dall'altra questa transizione è stata lenta e ad oggi permangono differenze

---

<sup>4</sup> Valutazione ex post della direttiva 1999/62/CE modificata relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture [SWD(2013) 1 final]

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

all'interno dell'Unione. La valutazione ha permesso di rilevare notevoli differenze nelle politiche nazionali in materia di tariffazione stradale e di concludere che la mancata armonizzazione della tipologia degli oneri (bolli di circolazione calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura, pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa) e delle relative tecnologie di riscossione comporta ulteriori oneri amministrativi e costi sia per le autorità pubbliche che per gli utenti.

Nel 2013 la Commissione ha pubblicato una sintesi delle misure, comprese le tasse sugli autoveicoli, intese a internalizzare o ridurre le esternalità dei trasporti<sup>6</sup>.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni dei portatori di interessi si sono svolte nel rispetto dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate indicati nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 (COM(2002) 704 definitivo).

Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

1) È stata organizzata una consultazione pubblica aperta online di tipo standard, della durata di 12 settimane e basata su questionari, accessibile dal sito web "La vostra voce in Europa".

La consultazione si è svolta nel periodo compreso fra l'8 luglio e il 5 ottobre, ma sono stati accettati anche contributi pervenuti dopo quest'ultima data. I questionari erano incentrati sulle questioni individuate in sede di valutazione e comprendevano domande in merito all'equità della tariffazione stradale (tasse e oneri).

La Commissione ha ricevuto 135 risposte ai questionari, nonché 48 documenti aggiuntivi. Le risposte sono giunte da vari gruppi di portatori di interessi, come imprese di trasporti (42%), cittadini/consumatori (14%), autorità pubbliche (13%), industria delle costruzioni (7%), associazioni del trasporto pubblico (4%) e fornitori di servizi/soluzioni di pedaggio (4%).

2) Nell'ambito del processo di valutazione d'impatto si sono tenute consultazioni mirate con portatori di interessi e specialisti specifici, che hanno riguardato:

- a) una serie di seminari tematici con portatori di interessi e Stati membri organizzati dalla Commissione nei mesi di settembre e ottobre 2015;
- b) una conferenza sulle iniziative in tema di trasporto su strada tenutasi il 19 aprile 2016;
- c) 21 colloqui con portatori di interessi selezionati in base a specifiche esigenze in materia di dati, svolti dal contraente che ha preparato lo studio di supporto della valutazione d'impatto.

Sintesi dei contributi ricevuti e utilizzo dei risultati

La maggior parte dei rispondenti alla consultazione pubblica aperta ha espresso l'opinione che sistemi diversi in materia di tasse e diritti possono causare una distorsione del mercato e pertanto si è espressa a favore di un'armonizzazione a livello di UE.

---

<sup>6</sup> SWD(2013) 269 final, relazione in conformità dell'articolo 11, paragrafo 4, della direttiva 1999/62/CE.

Alcuni portatori di interessi hanno sostenuto che l'imposizione di tasse sugli autoveicoli, da un lato, e di diritti di utenza stradale, dall'altro, fosse assimilabile ad un onere doppio. I portatori di interessi hanno ritenuto che l'armonizzazione a livello di UE delle norme in materia di tariffazione stradale costituirebbe una soluzione ideale, in quanto determinerebbe condizioni di concorrenza leale anziché favorire le società operanti nei paesi in cui le tasse sono più basse.

Molti dei portatori di interessi intervistati hanno inoltre sottolineato che un eventuale aumento dei costi derivante da pagamenti maggiorati dei diritti di utenza stradale dovrebbe essere compensato mediante riduzioni di altre tasse connesse ai trasporti.

- **Assunzione e uso di perizie**

Il problema è stato definito sulla base di valutazioni in parte realizzate da consulenti esterni (valutazione dell'applicazione e degli effetti delle politiche dell'UE di imposizione di oneri per l'infrastruttura a partire dal 1995, aggiornamento del manuale sui costi esterni del trasporto<sup>7</sup>), integrate da ulteriori ricerche.

In aggiunta a quanto sopra, nel 2012 è stato effettuato uno studio per esaminare misure volte a internalizzare i costi esterni nel settore dei trasporti<sup>8</sup>.

Un contraente esterno ha contribuito con uno studio a sostegno della valutazione d'impatto<sup>9</sup>, che è stato concluso nell'aprile 2017.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con riserve, del comitato per il controllo normativo. Le osservazioni sono state prese in considerazione nella valutazione d'impatto riveduta, con gli adeguamenti illustrati nell'allegato I della relazione sulla valutazione d'impatto. Sono state esaminate quattro opzioni, che ipotizzano un livello crescente di intervento normativo; le opzioni (dalla 1 alla 4) si completano a vicenda. Le misure concernenti la tassazione sono state analizzate in combinazione con quelle relative alla tariffazione stradale.

La prima opzione prevede modifiche legislative intese ad aggiornare solo alcune disposizioni della direttiva e riguardanti l'estensione del suo ambito di applicazione ad autobus e pullman nonché a furgoni, minibus e automobili, nell'intento di affrontare tutti i problemi rilevati. Le modifiche erano riferite all'aggiornamento delle prescrizioni di cui al capo III della direttiva (pedaggi e diritti di utenza). Il capo II non sarebbe interessato dalle modifiche.

L'opzione 2 prevede la progressiva eliminazione dei diritti basati sulla durata per gli autoveicoli pesanti per far fronte ai problemi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti grazie ad una più ampia diffusione della tariffazione in base alla distanza.

---

<sup>7</sup> Ricardo-AEA et al. (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

<sup>8</sup> CE Delft et al., 2012, "An inventory of measures for internalising external costs in transport", [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en).

<sup>9</sup> Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

L'opzione 3 (con le varianti a e b) prevede misure aggiuntive per i veicoli leggeri, volte a contrastare la congestione interurbana (opzioni 3a e 3b) nonché le emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti di tutti i veicoli (solo opzione 3b).

L'opzione 4, infine, renderebbe obbligatoria l'imposizione di oneri per i costi esterni agli autoveicoli pesanti ed eliminerebbe progressivamente, per tutti i veicoli, la possibilità di imporre diritti basati sulla durata, al che i pedaggi sarebbero calcolati esclusivamente in base alla distanza percorsa dai veicoli.

Anche la seconda, la terza e la quarta opzione prevedevano la possibilità di ridurre al di sotto degli attuali livelli minimi stabiliti dalla direttiva la tasso annuale sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nel caso in cui, in un determinato Stato membro, si applichi ad essi la tariffazione in base alla distanza. Dalla valutazione d'impatto è emerso che, a seconda delle scelte operate dagli Stati membri anche in relazione alla diffusione di una tariffazione stradale in base alla distanza, la possibilità di ridurre le tasse sugli autoveicoli potrebbe alleggerire di circa 2 miliardi di euro (rispetto ai circa 3 miliardi di euro attualmente versati in tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci) gli oneri a carico degli autotrasportatori.

Ipotizzando nelle opzioni strategiche da 2 a 4 la sostituzione degli attuali sistemi di imposizione di diritti basati sulla durata con sistemi che tengano conto della distanza percorsa dai veicoli (l'alternativa per gli Stati membri sarebbe la non imposizione di diritti), con la valutazione d'impatto si è constatato con chiarezza che la 4 sarebbe l'opzione più efficace, ma che apporterebbe i suoi benefici ai costi più elevati. L'opzione 1 potrebbe contribuire al conseguimento degli obiettivi in misura molto limitata, anche se praticamente senza costi. Le opzioni 2 e 3 sono più equilibrate dal punto di vista degli effetti sul piano economico, sociale e ambientale e consentirebbero di ottenere i risultati prefissati a un costo ragionevole.

La valutazione d'impatto ha individuato l'opzione preferita nell'opzione 3b, che prevede la differenziazione dei diritti per i veicoli leggeri in base alle loro emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, eventualmente integrata dalla prescrizione relativa all'imposizione di oneri per i costi esterni, nel corso di un periodo sufficientemente lungo, ad almeno una parte della rete per i veicoli pesanti e dalla progressiva eliminazione dei diritti in base alla durata per i veicoli leggeri. Sono queste le misure inserite nella presente proposta, che si colloca quindi fra 3b e 4, ma più vicina all'opzione 4.

Le misure contemplate dalle opzioni 3b e 4 comporterebbero una diminuzione dei costi derivanti dalla congestione del traffico del 2,5-6%, ossia 9-22 miliardi di euro, entro il 2030, mentre genererebbero introiti da pedaggi pari a 10-63 miliardi di euro l'anno e contribuirebbero all'aumento degli investimenti nella rete stradale in misura del 25-260% rispetto allo scenario di base.

Determinerebbero una riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>, di NO<sub>x</sub> e di particolato causate dal trasporto su strada. Si avrebbero ripercussioni positive sulla salute pubblica, proporzionali alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, e risparmi fino al 2030 quantificabili in una cifra, espressa in valore attuale, compresa fra 370 milioni e 1,56 miliardi di euro sui costi connessi all'inquinamento atmosferico e agli incidenti.

Le opzioni 3b e 4 favorirebbero la creazione di un numero di nuovi posti di lavoro compreso fra 62 000 e 152 000 qualora appena il 30% dei maggiori introiti dai pedaggi sia reinvestito nella manutenzione stradale. Inoltre, tutte le opzioni contribuirebbero alla parità di trattamento

dei cittadini dell'UE, determinando il dimezzamento del prezzo dei bolli di circolazione di breve durata.

Con l'opzione 3 (varianti a e b) si avrebbe un aumento dell'1,1% dei costi per il trasporto merci, mentre i costi per il trasporto passeggeri rimarrebbero invariati. Con l'opzione 4 i costi per il trasporto di persone e merci potrebbero aumentare dell'1,3-2,0% al massimo, a seconda che gli Stati membri applichino effettivamente il principio del calcolo dei pedaggi in base alla distanza percorsa dai veicoli (tenendo conto anche degli Stati che attualmente non impongono oneri su determinate categorie di veicoli). Le autorità dovrebbero sostenere i costi connessi all'installazione di nuovi sistemi di pedaggio o all'ampliamento delle funzioni dei sistemi attualmente in uso, il che si tradurrebbe, per gli Stati membri interessati, in un aggravio di 2-3,7 miliardi di euro per il periodo che va fino al 2030. L'estensione dei pedaggi a nuove parti della rete e a nuovi gruppi di utenti farebbe salire i costi di adeguamento a carico degli utenti della strada di 198-850 milioni di euro all'anno a partire dal 2025.

L'impatto sulle PMI, tenendo conto dell'intero settore del trasporto di merci su strada, sarebbe limitato, dal momento che gli oneri stradali rappresentano solo una piccola percentuale dell'insieme dei costi dei trasporti. Un eventuale aumento dei costi sarebbe trasferito ai clienti o potrebbe essere compensato da riduzioni fiscali rese possibili da una modifica del capo II della direttiva.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta consentirebbe agli Stati membri di ridurre gradualmente le tasse annuali applicate agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci che abbiano un peso totale ammissibile a pieno carico superiore alle 12 tonnellate. Tale modifica, che va di pari passo con la proposta di eliminazione progressiva della tariffazione in base alla durata, potrebbe garantire una transizione fluida da un sistema di tasse e oneri forfettari a un sistema maggiormente progressivo, proporzionale e adattabile di tariffazione in base all'uso.

La riduzione delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pagate dagli autotrasportatori (tutte PMI e nella maggioranza dei casi microimprese), potrebbe fungere da compensazione per l'eventuale aumento dei diritti di utenza stradale connesso all'applicazione dei sistemi di tariffazione in base alla distanza.

L'iniziativa in quanto tale potrebbe esplicitare effetti positivi sulla competitività del settore dell'autotrasporto riducendo il costo di proprietà per gli operatori negli Stati membri che decidono di ridurre le tasse sugli autoveicoli. Qualora, trascorso un periodo di transizione, uno Stato membro scelga di fissare la tassa a 0 euro, si ridurrebbero anche l'onere normativo e quello amministrativo.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La presente proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

## 5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Nella relazione sulla valutazione d'impatto sono riportati i 7 indicatori che saranno utilizzati per monitorare i progressi in relazione ai principali obiettivi: l'evoluzione delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti; lo stato dell'infrastruttura stradale cui sono applicati pedaggi; la proporzionalità e la copertura dei costi sociali con gli introiti derivanti dai pedaggi stradali; il livello di congestione della rete interurbana dell'UE.

Al fine di valutare l'impatto della legislazione, occorrerebbe effettuare una valutazione approfondita una volta che tutte le modifiche, introdotte per gradi, saranno a regime. La valutazione potrebbe essere effettuata dopo cinque anni dalla data di applicazione del nuovo quadro nella sua interezza: si tratterebbe di un arco di tempo adeguato. Gli effetti delle modifiche intermedie potrebbero essere valutati prima di tale scadenza.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Considerato il campo di applicazione della proposta e il fatto che modifica soltanto la direttiva 1999/62/CE, che tutti gli Stati membri hanno pienamente recepito, non appare giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta contiene gli elementi di seguito elencati:

### *Capitolo II – Titolo*

Il titolo del capo II viene adeguato per tenere conto del fatto che, in seguito all'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva, solo gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci sono interessati dalle disposizioni di tale capo, in virtù della modifica in parallelo delle altre disposizioni della direttiva stessa.

### Articolo 3 – Ambito di applicazione delle tasse sugli autoveicoli

La prima frase del paragrafo 1 è modificata per fare riferimento in modo corretto all'articolo 1, lettera a), della direttiva il cui ambito di applicazione viene modificato.

### Allegato I

Si propone di suddividere l'allegato I in una serie di tabelle successive, che rispecchino la graduale diminuzione delle aliquote minime nel corso di cinque anni. La prima tabella corrisponde ai termini attuali di cui all'allegato I, mentre le altre cinque tabelle contengono cifre corrispondenti, di volta in volta opportunamente ridotte del 20% rispetto alle aliquote attuali<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Ovviamente non si propone di modificare le aliquote minime attualmente fissate a 0 euro.

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**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 113,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Parlamento europeo<sup>11</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>12</sup>,

deliberando secondo una procedura legislativa speciale,

considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011<sup>13</sup> la Commissione stabilisce l'obiettivo di procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", per generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.
- (2) Per loro natura, le tasse annuali sugli autoveicoli sono pagamenti unilaterali connessi al fatto che il veicolo è immatricolato a nome del contribuente nel corso di un determinato periodo e, in quanto tali, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura. Per ragioni analoghe, le tasse sugli autoveicoli non sono efficaci quando si tratta di incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico.
- (3) I pedaggi, invece, essendo direttamente collegati all'uso delle strade, sono decisamente più idonei per conseguire tali obiettivi. Conformemente all'articolo 7 duodecies della direttiva 1999/62/CE, gli Stati membri che istituiscono pedaggi possono prevedere una compensazione adeguata per gli autotrasportatori nazionali.

---

<sup>11</sup> GU C del , pag. .

<sup>12</sup> GU C del , pag. .

<sup>13</sup> Libro bianco del 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011)144 def.].

- (4) Anche se i pedaggi dovessero essere riscossi dagli Stati membri, l'industria dovrebbe comunque continuare a sostenere il costo delle tasse sugli autoveicoli; tali tasse potrebbero quindi costituire un ostacolo all'introduzione di pedaggi.
- (5) Gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli, segnatamente mediante la diminuzione delle aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE. Al fine di ridurre al minimo il rischio relativo alle distorsioni di concorrenza tra gli operatori di trasporto stabiliti in vari Stati membri, tale diminuzione dovrebbe avvenire in modo graduale.
- (6) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

- 1) il titolo del capo II è sostituito dal seguente:  
"Tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci";
- 2) all'articolo 3, paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:  
"Le tasse sugli autoveicoli di cui all'articolo 1, lettera a), sono le seguenti";
- 3) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

#### *Articolo 2*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il .Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 3*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*