



Bruxelles, 17 maggio 2019
(OR. en)

9331/19

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0114(COD)**

**TRANS 335
CODEC 1088**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	8833/1/19 REV 1
n. doc. Comm.:	ST 9672/17 + ADD 1
Oggetto:	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 – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

Nell'ambito del primo pacchetto sulla mobilità, il 1° giugno 2017 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.

La proposta della Commissione, che mira ad affrontare i problemi legati alle emissioni di gas a effetto serra, al finanziamento delle infrastrutture stradali e alla congestione del traffico, modifica la direttiva relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (direttiva 1999/62/CE).

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (SD, FR) quale relatrice. La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) ha adottato un parere il 28 marzo 2018.

La commissione responsabile, TRAN, ha votato la relazione il 24 maggio 2018. Il 25 ottobre 2018, in seduta plenaria, il Parlamento ha votato la relazione e l'ha adottata in qualità di posizione in prima lettura.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta nella 529^a sessione plenaria il 18 ottobre 2017. Il Comitato delle regioni ha adottato un parere nella 127^a sessione plenaria il 1° febbraio 2018.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 1° giugno 2017 con una presentazione generale della proposta. Il 21 giugno 2017 è stata esaminata la valutazione d'impatto.

Nell'autunno 2017 il gruppo ha proseguito l'esame approfondito della proposta. Il Consiglio (TTE, Trasporti) ha tenuto un dibattito orientativo sulla proposta il 5 dicembre 2017 (doc. 14426/17).

Nel 2018 i lavori del Gruppo "Trasporti terrestri" si sono concentrati su altre proposte in fase di discussione, in particolare quelle inerenti ai tre pacchetti sulla mobilità.

IV. LAVORI VERSO UN COMPROMESSO

Nella primavera 2019 il gruppo ha ripreso i lavori sulla proposta dell'*Eurobollo*, partendo da un'analisi generale dei principali elementi ivi contenuti il 14 e 18 febbraio. Successivamente all'esame articolo per articolo svoltosi in data 25 febbraio, 4, 7 e 11 marzo 2019, la presidenza ha redatto una prima proposta di compromesso che è stata discussa in sede di gruppo l'8 e il 12 aprile 2019.

Sulla scorta delle osservazioni sul primo testo di compromesso, la presidenza ha elaborato un compromesso riveduto (doc. 8681/19), che è stato discusso il 13 maggio 2019.

La Danimarca e il Regno Unito hanno formulato una riserva di esame parlamentare sulla proposta. Tutti gli Stati membri mantengono riserve d'esame sulla proposta di compromesso della presidenza. La Commissione mantiene una riserva generale.

V. CONCLUSIONI

Sulla base dei lavori svolti finora, la presidenza trae le seguenti conclusioni:

1. secondo una netta maggioranza di Stati membri, vari requisiti contenuti nella proposta della Commissione sono troppo prescrittivi e suscettibili di limitare la flessibilità degli Stati membri quando fanno uso dei rispettivi strumenti politici;
2. è in particolar modo opportuno menzionare le seguenti questioni fondamentali:
 - l'impatto sui contratti di concessione vigenti, in particolare per quanto riguarda la certezza giuridica;
 - anche se i pedaggi basati sulla distanza percorsa sembrano attagliarsi meglio al principio "chi inquina paga", i diritti calcolati in base alla durata (bolli di circolazione) sono un mezzo semplice ed efficace in termini di costi per la tassazione dell'uso dell'infrastruttura stradale e costituiscono un'opzione che molti Stati membri desiderano mantenere;

- il trattamento dei veicoli privati, così come degli autobus, dei pullman e dei minibus, potrebbe essere in conflitto con le politiche degli Stati membri, ad esempio le politiche di sviluppo regionale, le politiche sociali, le politiche di trasporto pubblico e quelle di sicurezza stradale;
 - le modalità di differenziazione delle tariffe in base alle emissioni di CO₂ richiedono un esame più attento; e
 - in alcuni Stati membri, l'ulteriore destinazione dei proventi derivanti dai pedaggi stradali alla spesa in determinati settori è contraria alle pratiche nazionali in materia di bilancio, e persino anche a principi costituzionali.
3. Sono necessari altri interventi tecnici sul compromesso della presidenza per elaborare una posizione sostenibile da una maggioranza di Stati membri.

Si invitano pertanto il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alla proposta di revisione della direttiva Eurobollo.
