



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 febbraio 2011
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0147 (COD)**

**15145/1/10
REV 1 ADD 1**

**TRANS 283
FISC 119
ENV 706
CODEC 1087**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in vista dell'adozione della DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ("Eurobollo")
- Motivazione del Consiglio
adottata dal Consiglio il 14 febbraio 2011

I. INTRODUZIONE

L'8 luglio 2008 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di direttiva che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture¹.

Il 10 marzo 2009 il Parlamento europeo ha votato il parere in prima lettura².

Il 15 ottobre 2010 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di proposta. Dopo la messa a punto da parte dei giuristi/linguisti, il Consiglio ha adottato la posizione in prima lettura il 14 febbraio 2011 conformemente alla procedura legislativa ordinaria prevista dall'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

1. Considerazioni generali

La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva vigente relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ("Eurobollo") (direttiva 1999/62/CE modificata dalla direttiva 2006/38/CE del 17.5.2006) è parte del pacchetto sul tema "Rendere i trasporti più ecologici", mirante a favorire la sostenibilità dei trasporti. La proposta è soprattutto intesa ad adattare il quadro di tariffazione del trasporto stradale in modo da consentire agli Stati membri di calcolare e differenziare i prezzi dei pedaggi in funzione dei costi esterni causati dal trasporto stradale di merci in termini di inquinamento atmosferico, di inquinamento acustico e di congestione proseguendo l'attuazione del principio "chi inquina paga".

¹ Doc. 11857/08.

² A6-0066/2009.

La proposta presentata dalla Commissione contiene disposizioni che autorizzerebbero gli Stati membri a integrare, nei pedaggi riscossi dagli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, un importo corrispondente al costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e al costo della congestione imposta agli altri veicoli. Tale importo varierebbe in funzione della categoria di emissione EURO, della distanza percorsa nonché del luogo e del momento di utilizzo delle strade. Nella sua proposta la Commissione invita gli Stati membri a destinare gli introiti così ricavati a progetti miranti allo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti. Inoltre, il campo di applicazione della direttiva è esteso al di là della rete transeuropea dei trasporti.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, l'approccio da esso adottato ha comportato alcune modifiche alla proposta originaria. Alcune delle disposizioni proposte non sono state accettate in quanto ritenute di difficile attuazione e altre sono state riformulate per rendere più chiara la direttiva.

In base a questo approccio, la posizione del Consiglio in prima lettura modifica in parte la proposta originaria della Commissione riformulandola e sopprimendo alcune disposizioni del testo. Ne consegue che il Consiglio non ha accolto nessuno degli emendamenti relativi alle disposizioni soppresse contenuti nel parere formulato in prima lettura dal Parlamento europeo. Il Consiglio mira a un approccio equilibrato che tenga conto dell'importanza del settore del trasporto pesante di merci su strada per l'economia dell'UE e dell'esigenza di affrontare il suo impatto ambientale negativo.

2. Questioni politiche fondamentali

i) Campo di applicazione geografico

La Commissione proponeva di ampliare il campo d'applicazione della direttiva al di là della rete transeuropea dei trasporti (RTE) in modo da farvi rientrare tutte le strade (articolo 7, paragrafo 1).

Il Consiglio ritiene che la proposta della Commissione debba essere modificata a tale riguardo, in modo da limitare l'estensione del campo d'applicazione alle autostrade che non fanno parte della RTE. La posizione del Consiglio prevede pertanto che uno Stato membro possa conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla rete transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete transeuropea. Inoltre, il Consiglio precisa che ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e/o diritti d'utenza su tali strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra operatori. In questo contesto l'emendamento 25 del Parlamento non è stato accolto.

ii) Campo di applicazione per quanto riguarda i veicoli

Nella versione originaria la Commissione propone di mantenere la disposizione adottata nel 2006 che permette agli Stati membri di mantenere o introdurre, fino al 31 dicembre 2011, pedaggi e/o diritti d'utenza applicabili solo agli autoveicoli di peso pari o superiore a 12 tonnellate. Dopo tale data gli oneri si applicherebbero a tutti i veicoli pesanti a meno che uno Stato membro ritenga che la loro riscossione per i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate pregiudichi la fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione o la salute o comporti costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che l'estensione a questi veicoli genererebbe.

Secondo il Consiglio questa disposizione dovrebbe offrire agli Stati membri un più ampio margine di manovra. Il riferimento al periodo transitorio è stato soppresso per rendere più chiaro il testo. Inoltre, l'elenco dei motivi che consentono agli Stati membri di non riscuotere oneri per i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate ha assunto il carattere di un elenco aperto grazie all'inserimento delle parole "tra l'altro". Gli Stati membri possono decidere l'esenzione dei veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate per motivi diversi da ambiente, congestione e costi amministrativi.

Il Parlamento europeo ha seguito in linea di massima l'orientamento della Commissione, ma propone la soppressione dei due motivi che consentono agli Stati membri di non riscuotere oneri per i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate e chiede di rinviare la decisione su tali motivi a una fase successiva della procedura legislativa. In questo contesto, il Consiglio non è stato in grado di accogliere gli emendamenti 28 e 29.

iii) Scelta dei costi esterni

Nella sua proposta la Commissione ha inserito i costi connessi a inquinamento atmosferico, inquinamento acustico e congestione. Il Consiglio è d'accordo su questo principio, ma ha deciso di includere tra gli oneri per costi esterni solo l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento acustico. Poiché la congestione si verifica sempre in funzione del tempo e del luogo ed è causata da tutti i tipi di veicoli e non solo da quelli pesanti, il Consiglio ritiene che, se l'obiettivo è quello di ridurre la congestione, la facoltà degli Stati membri di differenziare i pedaggi in funzione del luogo e del tempo sia più importante della possibilità di generare introiti aggiuntivi. Gli Stati membri hanno la facoltà di riscuotere un onere per l'infrastruttura più elevato durante i periodi di punta - che non dovrebbero superare le 5 ore al giorno - in modo che nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175% rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura.

Il Consiglio ha quindi soppresso qualsiasi riferimento alla congestione nel contesto degli oneri per i costi esterni, accogliendo in tal modo gli emendamenti 71 e 72 del Parlamento europeo. Non ha tuttavia accolto l'emendamento 33 riguardante un onere connesso alla congestione. Il Consiglio ha accolto, quanto al merito, l'emendamento 43 riguardante la differenziazione dei pedaggi.

In base alla posizione del Consiglio, nell'ambito dell'onere per i costi esterni si terrà conto dell'inquinamento atmosferico e dell'inquinamento acustico, mentre la congestione sarà trattata in modo alternativo, ossia attraverso una più ampia differenziazione degli oneri per l'infrastruttura. Il Consiglio ritiene che una più ampia differenziazione degli oneri per l'infrastruttura possa essere un modo efficace di incoraggiare gli operatori a viaggiare sulle strade congestionate durante i periodi non di punta.

iv) Assegnazione degli introiti

La proposta della Commissione prevedeva l'obbligo di assegnazione degli introiti derivanti dall'onere per i costi esterni e dagli oneri per l'infrastruttura. Gli introiti derivanti dalla riscossione dell'onere per i costi esterni devono essere usati per misure destinate a rendere più ecologico il settore dei trasporti, in particolare riducendo alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale e migliorando le prestazioni dei veicoli in materia di emissioni di CO₂ e di consumo energetico. Gli introiti provenienti dagli oneri per le infrastrutture dovrebbero essere usati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

Da un lato, il Consiglio ha deciso di sopprimere il riferimento all'assegnazione degli introiti derivanti dagli oneri per l'infrastruttura. Dall'altro, ha modificato la disposizione riguardante gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, sicché ora essa non è più vincolante bensì meramente indicativa. Gli Stati membri dovrebbero utilizzare questi introiti, o il valore finanziario equivalente, a beneficio del settore dei trasporti, che dovrebbe essere reso più sostenibile. Il Consiglio ha inoltre incluso un elenco di misure indicative per l'impiego degli introiti. In ultima analisi, gli Stati membri possono decidere a loro discrezione come spendere queste risorse.

Il Parlamento europeo ha proposto di modificare il testo per quanto riguarda l'assegnazione degli introiti derivanti dalla riscossione di oneri per i costi esterni (emendamento 55) e per l'infrastruttura (emendamento 56), rispettando nel contempo il carattere vincolante della disposizione. Il Parlamento propone inoltre di destinare il 15% degli introiti totali al finanziamento di progetti RTE-T (emendamento 57) e di includere nella relazione alla Commissione l'assegnazione dei fondi costituiti grazie all'onere per i costi esterni prevista dai singoli Stati membri (emendamento 45). Il Consiglio non ha accolto questi emendamenti.

v) Deroghe per categorie EURO meno inquinanti

La proposta della Commissione conteneva una tabella particolareggiata con diversi valori in centesimi di euro per veicolo e chilometro per ciascun veicolo di categoria Euro.

Il Consiglio, basandosi sull'emendamento 69 del Parlamento europeo, ha introdotto una deroga temporanea per le categorie di veicoli meno inquinanti, ossia Euro V e Euro VI. Queste esenzioni temporanee sono calcolate sulla base della data di entrata in vigore del regolamento riguardante norme più severe in materia di emissioni. Ciò significa una deroga fino al 31 dicembre 2013 per EURO V e fino al 31 dicembre 2017 per EURO VI.

I veicoli meno inquinanti di quelli della categoria EURO VI, ad esempio autoveicoli pesanti ibridi o elettrici adibiti al trasporto di merci, sono esentati.

vi) Atti delegati e adeguamento all'inflazione

La Commissione ha proposto di aggiornare gli allegati 0, III, III bis e IV in base al progresso scientifico e tecnico e gli allegati I e II in funzione dell'inflazione, secondo la procedura di regolamentazione con controllo.

Il Consiglio ha riesaminato queste disposizioni tenendo conto delle modifiche introdotte dal trattato di Lisbona e in particolare dell'articolo 290 sul potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo. Pertanto, il Consiglio ha deciso di limitare la delega di potere a favore della Commissione all'allegato 0, che la Commissione può adeguare all'acquis dell'Unione, e alle formule di cui all'allegato III bis, che la Commissione può adeguare al progresso scientifico e tecnico. Sono inoltre stati aggiunti nuovi articoli sull'esercizio e la revoca della delega, nonché sulle obiezioni agli atti delegati.

Per contemplare l'esigenza di adeguare gli importi in euro di cui agli allegati II e III ter, la posizione del Consiglio ha aggiunto un nuovo articolo sull'adeguamento all'inflazione. Questo articolo introduce una revisione di tali importi ogni due anni, a partire dal 1° gennaio del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della direttiva.

La posizione del Consiglio contiene anche una nuova disposizione secondo cui, entro un anno dall'adozione della corrispondente normativa, il Consiglio e il Parlamento europeo determineranno, secondo la procedura legislativa ordinaria, i valori massimi nell'allegato III ter relativamente a norme più rigorose in materia di emissioni.

3. Altre questioni politiche

Il Consiglio conferma il ricorso alla base giuridica "trasporti", ossia l'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Il Consiglio ha deciso di precisare la disposizione che prevede diritti di utenza proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura. Il Consiglio ha deciso che l'aliquota mensile non può essere superiore al 10% dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non può essere superiore al 5% di quella annuale e l'aliquota giornaliera non può essere superiore al 2% di quella annuale. In tal modo il Consiglio ha accolto l'emendamento 73 del Parlamento europeo.

Il Consiglio ha deciso di conferire a ciascuno Stato membro la facoltà di stabilire l'importo dell'onere per i costi esterni. La Commissione aveva proposto che tale importo fosse stabilito da un'autorità designata dallo Stato membro. È stato accolto l'emendamento 36 del Parlamento europeo.

4. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti agli articoli, non inclusi nella posizione del Consiglio, riguardano:

- la definizione di "onere per l'infrastruttura" e l'inclusione di progetti realizzati congiuntamente da più Stati membri (emendamento 24);
- la soppressione della facoltà di uno Stato membro di applicare agli autoveicoli immatricolati nel suo territorio unicamente aliquote annuali (emendamento 31);
- la possibilità offerta agli utenti sprovvisti di documentazione sufficiente a bordo del veicolo di recuperare i costi aggiuntivi sostenuti di conseguenza (emendamento 42);
- la disposizione secondo cui la Commissione europea dovrebbe mettere a disposizione del Parlamento europeo i suoi pareri sull'adempimento degli obblighi imposti agli Stati membri in materia di calcolo dell'onere per l'infrastruttura (emendamento 44);
- le conseguenti decisioni della Commissione di chiedere agli Stati membri interessati di adeguare l'onere per i costi esterni proposto (emendamento 47);
- la cooperazione degli Stati membri per garantire che siano utilizzati sistemi elettronici interoperabili (emendamento 51);
- l'esigenza di promuovere un efficiente sistema europeo di telepedaggio interoperabile (emendamento 53);
- l'obbligo della Commissione di monitorare l'abolizione graduale dei sistemi di tariffazione a tempo (emendamento 61);
- i considerando (emendamenti da 1 a 8, 10, 11 e da 14 a 24).

III. CONCLUSIONI

Nel definire la posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un numero considerevole di essi sono già stati integrati - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.
