



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 2 settembre 2011 (06.09)
(OR. en,it)**

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

**13134/11
ADD 1**

**CODEC 1256
TRANS 220
FISC 108
ENV 628**

ADDENDUM ALLA NOTA PUNTO "I/A"

del: Segretariato generale del Consiglio

al: COREPER/CONSIGLIO

Oggetto: Proposta di 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 (**seconda lettura**)
- Approvazione degli emendamenti del Parlamento europeo (**AL + D**)
Dichiarazioni

Dichiarazione della Commissione sull'articolo 9, paragrafo 2

"La Commissione conferma che l'articolo 9, paragrafo 2 della direttiva 2011/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE non impone obblighi vincolanti agli Stati membri."

Dichiarazione della Commissione sul considerando 25

"L'espressione "entro una distanza ragionevole" nel considerando 25 della direttiva 2011/.../UE va interpretata come riferita a percorsi alternativi che costituiscono variazioni minime della distanza di percorrenza lungo il corridoio, verso i quali si può dimostrare che una parte sostanziale del traffico a grande distanza può essere deviata in seguito alla maggiorazione e nei quali il traffico deviato a causa dell'applicazione della maggiorazione rappresenterebbe una parte sostanziale del traffico a grande distanza."

Dichiarazione dell'Irlanda

"L'Irlanda rileva che la proposta adozione di modifiche alla direttiva sull'Eurobollo sulla sola base giuridica dell'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea non è adeguata per una misura legislativa contenente disposizioni fiscali sostanziali.

In linea con precedenti osservazioni da essa formulate in circostanze analoghe, l'Irlanda rimane del parere che laddove la normativa UE preveda disposizioni fiscali, la base giuridica debba includere soltanto uno o, se del caso, un combinato disposto degli articoli del trattato relativi alle questioni fiscali.

L'Irlanda ritiene che nella fattispecie avrebbe dovuto essere utilizzato l'articolo 113 come base giuridica della direttiva di modifica.

L'Irlanda appoggia l'internalizzazione dei costi esterni su una base equilibrata per tutti i modi di trasporto, nell'interesse dello sviluppo economico sostenibile.

L'applicazione di tale principio deve tuttavia avvenire in modo tale da non risultare specificamente rivolta ad un particolare modo di trasporto o utente del trasporto.

Nell'attuale crisi economica, tutto ciò che aggiunga costi ai nostri beni e servizi è fonte di profonda preoccupazione per l'Irlanda."

Dichiarazione dell'Italia

"Pur condividendo le istanze ecologiste poste a base della proposta di modifica della Direttiva *Eurovignette*, l'Italia - con profondo rammarico - esprime voto negativo sul testo emerso dal lungo e complesso negoziato, nel corso del quale, peraltro, non abbiamo mai fatto mancare il nostro apporto costruttivo. Il testo dell'accordo finale suscita tuttavia forti perplessità in quanto:

la direttiva appesantisce ulteriormente l'incidenza del costo del trasporto sul valore delle merci trasportate, in una fase di difficile ripresa economica, senza fornire certezze sui trasferimenti delle risorse generate a favore dei necessari interventi infrastrutturali identificabili. Un sistema europeo in cui oltre il 90% delle merci si muove ormai su strada, in cui il costo della logistica, in alcuni casi, supera la soglia del 25%, viene ulteriormente gravato da oneri che non sono reinvestiti nel comparto delle reti infrastrutturali e del settore del trasporto nel suo complesso. Ciò finisce col connotare la direttiva quale disposizione sostanzialmente fiscale, sollevando dubbi circa la congruità della base giuridica di riferimento "trasporti" adottata, e ponendosi in evidente antitesi con la strategia 'Europa 2020' e con la politica di coesione, producendo altresì un pesante danno al mondo dell'autotrasporto, il quale, pur versando risorse, non ottiene alcun ritorno, ad esempio, in termini di miglioramento dell'efficienza di offerta infrastrutturale.

Nello specifico, si esprime forte perplessità per la mancata introduzione persino della disposizione concernente il cosiddetto "*mini-earmarking*", ovvero la previsione del reinvestimento delle risorse derivanti dai moltiplicatori di montagna dei costi esterni, a favore dei progetti prioritari della rete TEN.

Perplessità desta altresì la disposizione che rende incerto il quadro giuridico ai fini dell'imposizione del *mark-up* (in assenza di specifici riferimenti ad una indubbia delimitazione relativa alla distanza), dando così adito a possibili applicazioni di tale sovrapedaggio in maniera arbitraria.

Inoltre, la direttiva non tiene conto della specificità di alcuni Paesi della Unione Europea, come l'Italia, per quel che concerne l'orografia, il numero dei valichi, la forte antropizzazione del territorio, e finisce con l'incidere in modo rilevante sulla competitività dei processi produttivi (i cosiddetti "moltiplicatori" di montagna, infatti, comportano forti incrementi dei costi esterni applicabili, penalizzando la crescita e lo sviluppo).

Il negoziato sulla modifica della direttiva Eurovignette, rappresenta pertanto un'occasione persa, in aperta e paradossale contraddizione con l'obiettivo (confermato anche nel recente Libro Bianco Trasporti 2011) di creare un rinnovato quadro finanziario per lo sviluppo di un sistema integrato ed efficiente e per garantire il necessario sostegno al completamento delle infrastrutture strategiche di interesse dell'Unione europea.

Si auspica che nel futuro, in particolare in dossier di analoga importanza, si tenga adeguato conto del temperamento di istanze legittime, individuando equilibrate soluzioni che non risultino penalizzanti per singoli Stati membri e che non inducano ad irrigidimenti da parte dei medesimi."

Dichiarazione del Regno Unito e della Svezia

"Il Regno Unito e la Svezia rilevano che la proposta adozione di modifiche alla direttiva sull'Eurobollo sulla sola base giuridica dell'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea non è adeguata per una misura legislativa contenente disposizioni fiscali sostanziali.

In linea con precedenti osservazioni da esse formulate in circostanze analoghe, Regno Unito e Svezia rimangono del parere che laddove la normativa UE preveda disposizioni fiscali, la base giuridica debba includere soltanto uno o, se del caso, un combinato disposto degli articoli del trattato relativi alle questioni fiscali.

Regno Unito e Svezia ritengono che nella fattispecie avrebbe dovuto essere utilizzato l'articolo 113 come base giuridica della direttiva di modifica.

Il sostegno di Regno Unito e Svezia alla direttiva non pregiudica la posizione degli stessi in merito ad analoghe misure in futuro."

Dichiarazione della Commissione sulle tavole di concordanza

"La Commissione rammenta l'impegno assunto per garantire che gli Stati membri elaborino tavole di concordanza recanti per ciascuna direttiva europea i provvedimenti di recepimento adottati e le comunichino alla Commissione nel quadro della trasposizione della legislazione dell'Unione europea, nell'interesse dei cittadini, di una migliore legiferazione e di una maggiore trasparenza giuridica nonché al fine di agevolare l'esame della conformità delle norme nazionali alle disposizioni dell'Unione.

La Commissione guarda con rammarico alla mancanza di sostegno nei confronti della misura inclusa nella proposta di 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"), che mirava a rendere obbligatoria l'elaborazione di tavole di concordanza.

La Commissione, in uno spirito di compromesso e allo scopo di garantire l'immediata adozione di detta proposta, è disposta ad accettare la sostituzione della misura sull'obbligatorietà delle tavole di concordanza inclusa nel testo con un pertinente considerando che incoraggia l'aderenza a tale procedura da parte degli Stati membri. Provvederà a darne informazione entro dodici mesi dall'adozione di detto accordo in plenaria e a elaborare una relazione al termine del periodo di recepimento sulla pratica degli Stati membri di redigere e rendere pubblici prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

La posizione adottata dalla Commissione nella presente procedura, tuttavia, non è da considerarsi un precedente. La Commissione continuerà a impegnarsi, in collaborazione con il Parlamento e il Consiglio, affinché si pervenga a una soluzione adeguata alla presente questione istituzionale trasversale."

Dichiarazione delle Presidenze ungherese, polacca, danese e cipriota del Consiglio

"Si dichiara che l'accordo raggiunto tra il Consiglio e il Parlamento europeo durante il trilogico del 23 maggio 2011, concernente la 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"), non pregiudica l'esito dei negoziati interistituzionali sulle tavole di concordanza."

Dichiarazione del Parlamento europeo

"Il Parlamento europeo si rammarica che il Consiglio non sia stato disposto ad accettare la pubblicazione obbligatoria delle tavole di concordanza nel contesto della proposta che modifica la direttiva 1999/62/CE. Si dichiara che l'accordo raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio durante il trilogico del 23 maggio 2011, concernente la 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"), non pregiudica l'esito dei negoziati interistituzionali sulle tavole di concordanza.

Il Parlamento europeo chiede alla Commissione europea di informarlo entro dodici mesi dall'adozione del presente accordo in plenaria e di elaborare una relazione al termine del periodo di recepimento sulla pratica degli Stati membri di redigere e rendere pubblici prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento."
