



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1° febbraio 2011 (02.02)
(OR. en,fr,it,nl)**

**5767/11
ADD 1 REV 1**

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

**CODEC 109
TRANS 22
FISC 7
ENV 50**

ADDENDUM RIVEDUTO 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 **[prima lettura]**
- Adozione
a) della posizione del Consiglio
b) della motivazione
- Dichiarazioni

DICHIARAZIONE DELLA DELEGAZIONE ITALIANA

Pur condividendo le istanze ecologiste poste a base della proposta di modifica della Direttiva *Eurovignette*, l'Italia ha sempre sostenuto la necessità di differirne i termini di adozione, per due precise motivazioni:

- non appesantire ulteriormente l'incidenza del costo del trasporto sul valore delle merci trasportate; in una fase di difficile ripresa economica,
- avere certezze sui trasferimenti delle risorse generate da *Eurovignette* a favore di interventi infrastrutturali identificabili.

Si sottolinea come la Direttiva *Eurovignette* incida in modo rilevante sulla competitività dei processi produttivi, soprattutto se si tiene conto della specificità di alcuni Paesi della Unione Europea quali **l'orografia, il numero dei valichi, la forte antropizzazione del territorio**. Si sottolinea altresì che per alcuni Paesi i cosiddetti “moltiplicatori” di montagna comportano incrementi fino al 100 % dei costi esterni applicabili. Ciò non riguarda esclusivamente l'ambito territoriale italiano, che pure presenta una propria peculiarità, ma riguarda ampi ambiti territoriali dell'Unione Europea che rischiano di essere penalizzati nella crescita e nello sviluppo.

Un sistema Comunitario 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%, non può essere ulteriormente gravato da oneri che non siano, poi, reinvestiti nel comparto delle reti infrastrutturali.

Ciò si pone in evidente antitesi con la strategia ‘Europa 2020’ e con la politica di coesione e produce altresì un danno pesantissimo al mondo dell'autotrasporto il quale, pur versando risorse, non otterrebbe alcun vantaggio in termini di miglioramento dell'efficienza di offerta infrastrutturale. La **Direttiva dovrebbe ispirarsi a due principi fondamentali:**

1. Una **graduale introduzione** delle esternalità, in tutte le modalità di trasporto, unitamente ad una **completa valutazione degli impatti economici, ambientali e sociali**.
2. La chiara **definizione della destinazione degli introiti da costi esterni**, da attribuirsi comunque al settore trasporto, stabilendo altresì che le risorse derivanti dai moltiplicatori di montagna siano destinate a favore dei progetti prioritari delle reti TEN.

La posizione comune adottata dal Consiglio il 15 ottobre 2010 appare insufficiente in quanto non contiene questi sopracitati elementi.

In vista delle successive fasi del processo di co-legislazione con il Parlamento Europeo – oltre alle indicazioni sopra menzionate, si ritiene essenziale:

- introdurre 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.
- l’**esenzione della classe Euro VI** per un congruo periodo di tempo, per favorire il rinnovo del parco veicolare, premiando gli operatori che investono in tecnologie verdi.
- la definizione della modulazione massima del costo della congestione, all’interno dell’onere da infrastruttura, che si attesti preferibilmente intorno al 100 % del costo medio ponderato, per un non eccessivo numero di ore giornaliere (classificate come periodo di picco della congestione).

Tali richieste sono volte per un verso ad attenuare gli impatti negativi per il settore dell’autotrasporto e dall’altro ad assicurare risorse per il completamento dei progetti prioritari nonché ad incentivare i comportamenti maggiormente ecocompatibili.

DICHIARAZIONE DEI PAESI BASSI

I Paesi Bassi ritengono che la posizione comune sulla revisione della 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 (direttiva "Eurobollo") contenga elementi positivi, quali la soppressione dei costi esterni della congestione, il rigido massimale per i costi esterni dell'inquinamento atmosferico e acustico nonché l'esenzione dei veicoli meno inquinanti dall'internalizzazione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico.

I Paesi Bassi sono tuttavia del parere che il margine di differenziazione dell'onere da infrastruttura pari al 175% sia troppo alto. I Paesi Bassi continuano pertanto ad auspicare una riduzione di tale percentuale.

I Paesi Bassi ritengono inoltre che la direttiva debba comprendere sufficienti garanzie di equo trattamento degli operatori. Tale obiettivo può essere conseguito, tra l'altro, stabilendo che un paese che opera una differenziazione in funzione della congestione deve compensare i diritti più elevati riscossi nel periodo di picco con diritti più bassi al di fuori del periodo di picco per lo *stesso tratto stradale*. In tal modo sarà chiaro agli operatori che nel complesso una tale differenziazione non comporta un aumento dei costi, ma costituisce una misura volta ad incentivare la circolazione sul tratto stradale in questione al di fuori del periodo di picco aumentando e abbassando le aliquote dei pedaggi in funzione dell'intensità di circolazione. In questo modo si raggiunge l'effetto massimo della differenziazione.

I Paesi Bassi si astengono pertanto dalla votazione.

DICHIARAZIONE DI REGNO UNITO, SVEZIA E IRLANDA

"Il Regno Unito, la Svezia e l'Irlanda 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 essi formulate in circostanze analoghe, Regno Unito, Svezia e Irlanda 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, Svezia e Irlanda ritengono che nella fattispecie avrebbe dovuto essere utilizzato l'articolo 113 come base giuridica della direttiva di modifica. Il sostegno di Regno Unito, Svezia e Irlanda all'accordo politico non pregiudica la posizione degli stessi in merito ad analoghe misure in futuro."

DICHIARAZIONE DELL'IRLANDA

"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."
