



Bruxelles, 9 giugno 2017
(OR. en)

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

**10175/17
ADD 4**

**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.:	SWD(2017) 181 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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 e il documento Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/EC, 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 SWD(2017) 181 final.

All.: SWD(2017) 181 final

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

**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
e il documento**

Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/EC, 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

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto sulla revisione della direttiva 1999/62/EC

A. Necessità di intervento

Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?

Sono affrontati quattro problemi:

1. il trasporto su strada è responsabile del 17% delle emissioni di CO₂ dell'UE e la diffusione di veicoli a basse o zero emissioni non è sufficiente per conseguire gli obiettivi climatici ed energetici previsti per il 2030;
2. la qualità della rete viaria dell'UE sta peggiorando a motivo del calo di investimenti nell'infrastruttura e del differimento nel tempo dei programmi di manutenzione, per i quali non si tiene conto degli impatti economici a lungo termine;
3. alcuni Stati membri hanno introdotto diritti basati sulla durata (bolli) discriminanti nei confronti dei conducenti occasionali e/o stranieri;
4. l'inquinamento atmosferico e la congestione causati dagli autoveicoli stradali rappresentano costi significativi per la società.

A tali problemi si potrebbe far fronte mediante una tariffazione stradale equa ed efficace. L'applicazione di pedaggi nell'UE è tuttavia incompleta e frammentaria e non rispecchia il costo reale dell'uso dell'infrastruttura stradale.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'obiettivo è quello di promuovere un trasporto su strada equo e sostenibile mediante una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga":

1. contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti grazie alla tariffazione;
2. contribuendo ad un'adeguata qualità della rete viaria;
3. garantendo che i sistemi di tariffazione stradale non siano discriminanti nei confronti degli automobilisti non residenti e
4. ricorrendo alla tariffazione stradale quale strumento efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico.

Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?

Le elevate emissioni di CO₂ costituiscono un problema di portata mondiale che richiede un'azione concertata a tutti i livelli. Il problema della discriminazione dei conducenti non residenti riveste, per sua natura, un carattere transfrontaliero e può essere risolto esclusivamente ad un livello sovranazionale. Il degrado della rete viaria, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico presentano implicazioni a livello locale e di UE. Il coordinamento delle azioni di portata nazionale è necessario per garantire la libertà di circolazione di persone e beni in tutta l'Unione.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?

Le opzioni strategiche differiscono in base al livello di intervento (di portata relativamente lieve o di maggiore entità).

Le misure più importanti di cui all'opzione 1 sono la semplificazione delle disposizioni vigenti, l'estensione dell'ambito di applicazione ad autobus e pullman e, per quanto riguarda le disposizioni sulla non discriminazione, agli autoveicoli leggeri.

L'opzione 2 prende le mosse dall'opzione 1 e introduce il concetto di differenziazione degli oneri in base alle emissioni di CO₂ con la progressiva eliminazione dei bolli per gli autoveicoli pesanti (autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada e autobus/pullman) promuovendo al contempo l'introduzione dei pedaggi basati sulla distanza percorsa.

L'opzione 3, che si articola in due varianti, prevede ulteriori misure per autovetture e furgoni volte ad affrontare la questione della congestione interurbana (varianti 3a e 3b) nonché quella delle emissioni di CO₂ e di inquinanti operando una distinzione tra pedaggi e diritti di utenza per gli autoveicoli leggeri (opzione 3b).

L'opzione 4 prevede una progressiva eliminazione dei bolli per tutti gli autoveicoli e l'imposizione di oneri per i costi esterni a carico degli autoveicoli pesanti.

L'opzione 3 è quella preferita. L'opzione 4 sarebbe più efficace per conseguire gli obiettivi ma comporta costi più elevati. Fatta salva una decisione politica, l'opzione 3b potrebbe essere integrata con alcune misure di cui all'opzione 4, prevedendo una fase di attuazione progressiva sufficientemente lunga da consentire un adeguamento graduale e una ripartizione dei costi.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

L'opzione 1 è in linea di massima sostenuta dai portatori di interessi, sebbene alcuni Stati membri si oppongano alle misure relative alla qualità della rete viaria. L'incentivazione dei veicoli a basse emissioni (opzione 2) gode di un ampio sostegno, mentre alcuni Stati membri sono contrari alla progressiva abolizione dei bolli per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada. Le misure relative alla tariffazione volta a contrastare la congestione del traffico (opzione 3) sono state accolte con un certo scetticismo, ma i portatori di interessi sono concordi nel ritenere che, qualora poste in essere, gli oneri dovrebbero applicarsi a tutti gli autoveicoli. L'opzione 4 è stata considerata con riserva, in quanto prevede obblighi rigorosi per gli Stati membri.

C. Impatto dell'opzione preferita
Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?
<p>L'opzione 3b</p> <ul style="list-style-type: none"> • ridurrebbe di 9 miliardi di euro entro il 2030 i costi connessi alla congestione del traffico, genererebbe ulteriori introiti da pedaggio pari a 10 miliardi di euro/anno e contribuirebbe ad accrescere del 25% gli investimenti nella rete viaria; • ridurrebbe significativamente le emissioni di CO₂, NO_x e particolato; • migliorerebbe la salute pubblica e diminuirebbe i costi connessi all'inquinamento e agli incidenti (0,37 miliardi di euro entro il 2030); • consentirebbe di creare fino a 208 000 nuovi posti di lavoro e di generare vantaggi aggiuntivi nell'ordine dello 0,19% del PIL; • apporterebbe un contributo in termini di parità di trattamento dei cittadini dell'UE dimezzando il prezzo dei bolli a breve scadenza.
Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?
<p>I costi di trasporto delle merci potrebbero aumentare dell'1,1%, mentre i costi per i passeggeri resterebbero invariati. I costi a carico delle autorità comprendono l'installazione di nuovi sistemi di pedaggio o l'estensione di quelli esistenti per gli Stati membri interessati (investimenti <i>una tantum</i> complessivi pari a 1,2-1,4 miliardi di euro) e costi operativi ammontanti a 168-200 milioni di euro/anno. L'estensione della tariffazione stradale a nuove parti della rete e a nuovi gruppi di utenti potrebbe determinare un aumento (di 198-228 milioni di euro/anno) dei costi di adeguamento a carico degli utenti della strada.</p>
Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?
<p>Quasi il 100% delle aziende di autotrasporto sono PMI. L'estensione dei pedaggi stradali determinerebbe per loro un aumento dei costi di adeguamento; tuttavia, dato che la maggior parte dei costi aggiuntivi verrebbe trasferita ai clienti, l'aumento dei prezzi sarebbe marginale (inferiore allo 0,25%). La possibilità di ridurre le tasse sugli autoveicoli potrebbe compensare parte dell'aumento dei costi.</p> <p>I maggiori investimenti nell'infrastruttura avrebbero un forte impatto positivo sull'industria edilizia.</p>
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?
<p>Il settore pubblico trarrà vantaggio dagli introiti aggiuntivi, che favoriranno gli investimenti destinati allo sviluppo e all'esercizio di nuovi sistemi di telepedaggio. L'incidenza netta sui bilanci degli Stati membri potrebbe condurre ad un'eccedenza vicina ai 10 miliardi di euro all'anno.</p>
Sono previsti altri effetti significativi?
<p>Si prevede una riduzione relativamente significativa (dell'1,3%) del consumo di carburante diesel.</p>
Proporzionalità
<p>L'iniziativa contribuisce unicamente al conseguimento degli obiettivi. Anziché imporre l'applicazione della tariffazione stradale, coordina e agevola le azioni intraprese a livello nazionale. I costi a carico degli Stati membri, delle imprese e dei cittadini sono limitati rispetto ai potenziali benefici. Pertanto essa si limita a quanto è necessario al fine di risolvere i problemi rilevati e di conseguire gli obiettivi fissati.</p>
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
<p>La Commissione procederà alla valutazione della nuova normativa nel 2025.</p>