



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 dicembre 2008
(OR. fr)**

16636/08

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

**TRANS 444
FISC 178
ENV 922
CODEC 1708**

RELAZIONE

della: Presidenza
al: Consiglio

n. doc. prec.: 16196/08 TRANS 421 FISC 170 ENV 876 CODEC 1637
n. prop. Com: 11857/1/08 TRANS 249 FISC 95 ENV 456 CODEC 973 REV 1 + COR 1

Oggetto: Proposta di direttiva che modifica 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)
- Relazione sullo stato delle discussioni

Introduzione

1. L'8 luglio 2008, la Commissione ha adottato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che mira a incoraggiare gli Stati membri ad applicare una politica di tariffe differenziate per migliorare l'efficienza e le prestazioni ambientali del trasporto stradale di merci. La proposta mira 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 instaurando i principi "l'utente paga" e "chi inquina paga".

Lavori svolti in seno agli organi del Consiglio

2. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato a più riprese il progetto di direttiva summenzionato. Gli allegati della proposta contenenti disposizioni molto tecniche sono stati discussi anche da un gruppo di esperti organizzato dalla Commissione, prima di essere esaminati dal gruppo di lavoro. Inoltre, il gruppo di lavoro ha esaminato in modo approfondito la valutazione d'impatto relativa alla proposta.
3. Vista la complessità di questo fascicolo e la necessità per le delegazioni di ben valutare l'impatto delle misure proposte, resta ancora da risolvere un numero importante di questioni. Di conseguenza, la presidenza francese ha elaborato un compromesso che riflette gli elementi politici essenziali e che potrebbe aiutare a sbloccare la situazione. Tuttavia, nella prima riunione del Coreper del 4 dicembre diverse delegazioni, pur lodando gli sforzi importanti profusi dalla presidenza ed i progressi compiuti in questo fascicolo, hanno indicato di non poter sostenere un orientamento generale su tale proposta nel Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" dell'8-9 dicembre.
4. Di conseguenza, in seguito alle discussioni condotte in seno al Coreper il 4 dicembre 2008, la presidenza ha deciso di presentare una relazione sullo stato delle discussioni relative a questo fascicolo nel Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" dell'8-9 dicembre 2008.

Stato delle discussioni

5. In seguito alle discussioni approfondite condotte a livello di gruppo, la presidenza francese ha modificato diverse disposizioni rispetto alla proposta della Commissione per tenere conto delle domande delle delegazioni, il che ha consentito di pervenire a un ampio consenso sulla maggior parte degli articoli. Tale consenso riguarda in particolare:
 - le definizioni (articolo 1);
 - le aliquote dei diritti d'utenza, in particolare le aliquote relative tra i bolli giornalieri, settimanali, mensili e annuali (articolo 7 bis);

- una variazione degli oneri che offre maggiore flessibilità per quanto riguarda la variazione dell'onere per l'infrastruttura in particolare in funzione della congestione (articolo 7 septies, paragrafo 3, lettera c);
- una decisione della Commissione che autorizza l'applicazione di qualsiasi schema di internalizzazione dei costi esterni (articolo 7 octies, paragrafo 4);
- gli sconti e le riduzioni che prevedono la possibilità di offrire riduzioni dell'onere per l'infrastruttura a favore degli utilizzatori frequenti (articolo 7 nonies);
- l'incoraggiamento agli Stati membri a utilizzare i sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi per internalizzare i costi esterni (articolo 7 decies, paragrafo 4);
- il carattere volontario di questa direttiva (articolo 7, paragrafo 1).

Tuttavia restano ancora in sospeso questioni importanti, in particolare le seguenti:

Questioni in sospeso

- **Base giuridica**

1. Benché il Servizio giuridico del Consiglio abbia confermato per iscritto la base giuridica scelta (articolo 71 del trattato CE), alcune delegazioni hanno difficoltà ad accettarla¹. Tali delegazioni ritengono che debba essere menzionato come base giuridica anche l'articolo 93 del trattato CE vista la natura fiscale di talune disposizioni della proposta.

¹ ST 15554/08 + COR 1

- **Campo d'applicazione (articolo 7)**

La proposta della Commissione mirava ad ampliare il campo d'applicazione della direttiva in vigore al di là della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) in modo da coprire l'intera rete stradale nazionale. Il compromesso della presidenza rimane più aderente alla direttiva esistente, in quanto integra nel campo d'applicazione non solo le strade della TEN-T, ma anche quelle dove il trasporto internazionale di merci rappresenta una quota significativa del traffico. Il compromesso mantiene inoltre lo spirito della direttiva in vigore consentendo agli Stati membri di applicare, sulle strade interne alle zone urbane, diritti regolatori specificamente intesi a ridurre la congestione stradale o a combattere l'impatto sull'ambiente.

Varie delegazioni mantengono una riserva su tale questione. Talune delegazioni preferiscono mantenere la disposizione della direttiva attuale. Altre delegazioni appoggiano invece la proposta della Commissione.

- **Costi esterni e, in particolare, la congestione stradale (articolo 7 ter, paragrafo 2)**

È stato possibile pervenire ad un ampio consenso sull'accettazione del principio dell'internalizzazione dei costi esterni causati dal trasporto stradale di merci, segnatamente in termini di inquinamento atmosferico e di inquinamento acustico.

Il quadro proposto dalla presidenza lascia agli Stati membri la facoltà di decidere se applicare o meno oneri per i costi esterni. Tuttavia, per evitare qualsiasi discriminazione sul mercato interno nell'applicazione di tali oneri, e segnatamente per quanto riguarda il costo della congestione stradale, il nuovo compromesso della presidenza definisce norme intese a garantire che l'internalizzazione dei costi esterni non sia un mezzo per generare ulteriori proventi senza alcun beneficio per il settore del trasporto stradale, bensì uno strumento soggetto a norme rigorose che contribuirà a sviluppare un sistema di trasporto sostenibile. Il compromesso prevede segnatamente:

- l'elaborazione di un piano d'azione in cui siano specificate le misure che saranno attuate per ridurre la congestione stradale nei tratti stradali interessati, mediante la riduzione del volume del traffico o la costruzione di nuove infrastrutture, unitamente ad una stima dei costi implicati e un calendario di attuazione (articolo 7 ter, paragrafo 2 e articolo 7 quater, paragrafo 4);
- la valutazione periodica, da parte dello Stato membro, dei progressi realizzati sui tratti stradali interessati in termini di riduzione della congestione e di miglioramento della capacità delle infrastrutture (articolo 7 ter, paragrafo 2);
- il riconoscimento del principio secondo cui la congestione non può dar luogo ad un onere se questo non comporta una differenza manifesta di trattamento tra il traffico commerciale e gli altri utenti stradali (articolo 7 ter, paragrafo 2);
- l'obbligo per lo Stato membro di sospendere l'applicazione dell'onere relativo alla congestione sui tratti stradali interessati, qualora le misure prese non riducano, in fin dei conti, la congestione (articolo 7 ter, paragrafo 2);
- l'obbligo di ottenere l'autorizzazione formale della Commissione prima di qualsiasi attuazione di un siffatto sistema (articolo 7 octies, paragrafo 4).

Nell'ambito del compromesso proposto, la presidenza propone inoltre una riduzione dei valori massimi utilizzati per determinare l'onere relativo alla congestione stradale (allegato III ter).

Varie delegazioni hanno espresso riserve riguardo all'internalizzazione dei costi esterni causati dalla congestione stradale, ponendo l'accento sugli ingenti costi o sulle eventuali discriminazioni che potrebbe creare rispetto agli altri utenti stradali. Alcune delegazioni hanno ricordato in particolare la loro situazione geografica periferica per opporsi all'inclusione della congestione tra i costi esterni imputabili. Due delegazioni hanno tuttavia suggerito di ampliare la proposta della Commissione al fine di includervi altri costi esterni.

- **Assegnazione degli oneri** (articolo 7 quater, paragrafo 4)

La proposta della Commissione prevede che i proventi derivanti da un onere per i costi esterni debbano essere assegnati a misure varie che contribuiscano alla sostenibilità dei trasporti. Tenuto conto delle riserve formulate da vari Stati membri, la presidenza propone di sopprimere tale obbligo e di sostituirlo con un mero incoraggiamento. Tuttavia, per ragioni di natura essenzialmente giuridica o politica, talune delegazioni mantengono le riserve su tale questione.

- **Metodi di calcolo dei costi esterni** (Allegati III bis e III ter)

Per garantire un buon funzionamento del mercato interno, la Commissione ha proposto principi comuni di tariffazione, metodi di calcolo e valori unitari dei costi esterni basati su metodi scientifici riconosciuti.

Conformemente alle richieste degli Stati membri, la presidenza ha chiarito il testo in modo da dare agli Stati membri la possibilità di utilizzare la propria formula di calcolo, a condizione tuttavia che i valori calcolati rispettino massimali chiaramente stabiliti in uno specifico allegato (allegato III ter). Inoltre, il compromesso della presidenza prevede che solo le formule di calcolo degli allegati possono essere modificate mediante procedura del comitato; gli importi massimi degli oneri dei costi esterni possono essere modificati solo mediante codecisione (articolo 9 ter).

Varie delegazioni hanno presentato proposte alternative chiedendo maggiore flessibilità ed hanno espresso riserve riguardo alle proposte della presidenza. Tali delegazioni auspicano segnatamente di poter valutare bene le conseguenze, in particolare di natura economica, dell'applicazione di tali formule di calcolo. Inoltre, alcune delegazioni hanno anche indicato di mancare dei mezzi tecnologici per applicare i metodi di calcolo. Per tutte queste ragioni, avranno bisogno di maggior tempo e, in questa fase, non sono in grado di sostenere le proposte di compromesso presentate dalla presidenza.

- **Questioni varie**

Gli organi preparatori del Consiglio non hanno ancora avuto modo di esaminare tutti i considerando della proposta, avendo finora analizzato in modo approfondito solo i considerando direttamente legati a determinati articoli della proposta stessa. Sussistono ancora altre questioni o riserve d'esame meno importanti relative ad altre disposizioni del progetto di direttiva, che dovrebbero essere risolte prima che il Consiglio possa adottare un orientamento generale su tale proposta.

Conclusioni

6. La presidenza invita il Consiglio a esaminare questa relazione sullo stato delle discussioni.
