



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 15.2.2011  
COM(2011) 69 definitivo

2008/0147 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione  
europea**

**relativa alla**

**posizione del Consiglio in prima lettura su una 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**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione  
europea**

**relativa alla**

**posizione del Consiglio in prima lettura su una 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**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

**1. CONTESTO**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM(2008)436 definitivo - 2008/0147(COD)]:	8.7.2008
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	16.12.2009
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	11.3.2009
Data di adozione dell'accordo politico del Consiglio in vista di una posizione del Consiglio in prima lettura:	15.10.2010
Data di adozione della posizione del Consiglio:	14.2.2011

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

Per eliminare le distorsioni alla concorrenza tra le imprese di trasporto ed istituire un meccanismo equo per l'applicazione dei costi di infrastruttura ai trasportatori, la direttiva 1999/62/CE fissa le aliquote massime che gli Stati membri possono applicare agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Nel determinare queste aliquote, gli Stati membri non possono considerare i costi esterni come l'inquinamento atmosferico e acustico. Gli emendamenti proposti dalla Commissione consentiranno queste tasse, che, se introdotte promuoveranno un trasporto di merci più efficiente e più pulito. Tra gli altri emendamenti proposti, quello più importante consente agli Stati membri una grande flessibilità nel variare i diritti di utenza per promuovere un maggior utilizzo delle infrastrutture stradali durante i periodi non di punta e, da ultimo, per ridurre la congestione. Inoltre gli introiti supplementari derivanti dagli oneri per i costi esterni dovrebbero essere utilizzati per finanziare progetti intesi a promuovere la mobilità sostenibile.

### 3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

#### 3.1 Osservazioni generali sulla posizione del Consiglio in prima lettura

Gli obiettivi principali della proposta della Commissione sono di consentire agli Stati membri di internalizzare il più possibile i costi esterni mediante la tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada e di estendere il campo di applicazione della direttiva al di là della rete transeuropea di trasporti (RTE). Questi obiettivi sono stati ampiamente raggiunti nella posizione del Consiglio in prima lettura.

#### 3.2 Osservazioni dettagliate sulla posizione del Consiglio in prima lettura

Le disposizioni chiave nella posizione del Consiglio e il relativo parere della Commissione sono i seguenti:

Posizione del Consiglio	Parere della Commissione
Estensione del campo di applicazione della direttiva per includere autostrade non comprese nella rete europea di trasporti (art. 2 e art. 7).	È meno ambizioso della proposta originaria della Commissione di estendere il campo di applicazione a tutte le strade, ma rappresenta tuttavia un significativo progresso.
Gli Stati membri possono internalizzare i costi esterni come l'inquinamento acustico e atmosferico ma non la congestione (art. 7 <i>quater</i> , paragrafo 1). Essi possono comunque variare i diritti di utenza durante i periodi di punta, senza incidenza sulle entrate, entro limiti più ampi di quelli contenuti nella direttiva vigente (art. 7 <i>septies</i> , paragrafo 3).	La Commissione avrebbe preferito includere la cogestione come un costo esterno, al pari dell'inquinamento acustico e atmosferico. Tuttavia, la maggior differenza degli oneri per l'infrastruttura rappresenta una soluzione alternativa accettabile e fattibile per ridurre la congestione.
I veicoli conformi alle norme EURO VI saranno esenti dagli oneri per i costi esterni fino a 4 anni dopo la data di entrata in vigore della direttiva (art. 7 <i>quater</i> , paragrafo 3).	In principio la Commissione sostiene l'esenzione da tali oneri per i veicoli meno inquinanti, ma solo per un periodo di tempo determinato e limitato.
Gli Stati membri possono decidere di esentare i veicoli aventi un peso massimo compreso tra 3,5 e 12 tonnellate dai pedaggi per ragioni diverse dall'ambiente, dalla congestione e dai costi amministrativi (art. 7, paragrafo 5).	La Commissione avrebbe preferito che le deroghe in questione fossero giustificate da motivi obiettivi e chiaramente identificati.
Secondo la posizione del Consiglio i fondi derivati dall'internazionalizzazione dei costi esterni dovrebbero essere utilizzati per programmi di miglioramento della sostenibilità del sistema di trasporto, ma gli Stati membri dispongono in ultima istanza di discrezionalità in merito alle modalità di spesa dei fondi (art. 9, paragrafo 2).	La Commissione avrebbe preferito che "dovrebbero" fosse sostituito con "devono" o, almeno, che ci sia un obbligo per gli Stati membri di relazionare sulle modalità di spesa dei fondi raccolti ed esprime una ferma intenzione politica di procedere in tal modo nel settore dei trasporti, in particolare sulla rete transeuropea. La Commissione

	avrebbe preferito anche non eliminare il linguaggio della vigente direttiva relativa all'uso di introiti per diritti di utenza.
La possibilità di emendare la maggior parte degli allegati nella direttiva vigente mediante atti delegati (la ex procedura di comitato) è stata eliminata dalla proposta (art. 9 <i>ter</i> ).	La Commissione avrebbe preferito mantenere la possibilità di modificare questi allegati mediante atti delegati, in particolare l'allegato III e il valore delle le future norme EURO del nuovo allegato III <i>ter</i> (della posizione del Consiglio).

Occorre osservare che la posizione del Consiglio in prima lettura comprende i seguenti emendamenti del Parlamento europeo in prima lettura che possono essere accolti dalla Commissione: 30, 34, 36, 46, 50, e 69. Anche l'emendamento 52 è stato inserito nella posizione del Consiglio. Altri emendamenti sono stati ripresi in parte nella posizione comune del Consiglio, come l'emendamento 58 relativo all'adeguamento all'inflazione o parte dell'emendamento 63.

Inoltre anche l'emendamento 43 è stato accolto parzialmente nella posizione del Consiglio. Esso aumenta la modulazione dei pedaggi consentita tra i periodi di punta e i periodi non di punta dal 100% sopra il tasso minimo al 175% sopra il tasso medio massimo autorizzato. Questo approccio, in pratica offre la possibilità di attuare incentivi per evitare periodi di punta comparabili a quelli proposti dal Parlamento che chiedeva una modulazione del 500% ma esclusivamente sopra il tasso minimo.

I seguenti emendamenti sostanziali del Parlamento europeo che erano accettabili per la Commissione, *non sono stati* integrati nella posizione del Consiglio (i più importanti sono in grassetto, i numeri tra parentesi fanno riferimento ai relativi emendamenti del PE):

- l'emendamento all'articolo *7 bis*, paragrafo 1, che sopprime la formula che autorizza gli Stati membri a applicare agli autoveicoli immatricolati nel suo territorio unicamente aliquote annuali (31);
- l'emendamento al proposto articolo *7 ter*, paragrafo 2, che autorizza gli Stati membri a applicare un onere connesso alla congestione e li obbliga a elaborare piani di azione intesi a ridurre la congestione (33);
- una formula che permette, qualora i conducenti non siano in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, di restituire al conducente qualsiasi costo aggiuntivo derivante da tale situazione, se quest'ultimo successivamente può fornire la documentazione richiesta (42);
- l'emendamento all'articolo *7 octies*, paragrafo 2, che dispone che la Commissione informi il Parlamento e non solo il Comitato se un sistema di

pedaggio rispetta gli obblighi della direttiva (44) e l'emendamento all'articolo 7 *octies*, paragrafo 4, che richiede alla Commissione di trasmettere al Parlamento europeo le decisioni che sono messe a disposizione del Comitato di cui al presente articolo (47);

- l'aggiunta di un punto bis all'articolo 7 *octies*, paragrafo 3, che richiede che gli Stati membri specifichino l'assegnazione prevista dell'onere per i costi esterni (45);
- l'emendamento all'articolo 7 *decies*, paragrafo 5, relativo alla formula sull'utilizzo del sistema Galileo, in particolare l'utilizzo di questo sistema come mezzo efficace di riscossione degli oneri (53);
- una formulazione diversa sull'assegnazione degli introiti generati dagli oneri per i costi esterni (55) e sull'uso da parte degli Stati membri degli introiti generati dagli oneri per i costi esterni (56);
- l'emendamento all'articolo 9, paragrafo 2, che prevede che almeno il 15% degli introiti generati dagli oneri per i costi esterni siano destinati al finanziamento di progetti RTE – T (57);
- l'emendamento all'articolo 11, paragrafo 2, che prevede che la Commissione controlli l'abolizione graduale dei sistemi di tariffazione a tempo (61);
- l'emendamento all'articolo 11, paragrafo 2, che prevede che la Commissione effettui una proposta legislativa relativa ad un ulteriore riesame della direttiva (seconda parte dell'emendamento 63).

I seguenti emendamenti del Parlamento europeo che non erano accettabili per la Commissione *non sono stati inseriti* nella posizione del Consiglio: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 e 68.

**Infine, l'emendamento 35 che ha introdotto un nuovo articolo 7 quater che esenta i veicoli che rispettano le future norme EURO è stato parzialmente accolto dal Consiglio. Tuttavia, il Consiglio ha concesso un periodo di esenzione maggiore per i veicoli EURO VI e ha aggiunto un periodo di esenzione per i veicoli EURO V.**

#### **4. CONCLUSIONE**

Il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a maggioranza qualificata dopo un accordo politico raggiunto il 15 ottobre 2010. La Commissione ritiene che la posizione del Consiglio rifletta i principali obiettivi della sua proposta e può pertanto accoglierla.