



Bruxelles, 17 novembre 2017  
(OR. en)

14426/17

---

**Fascicoli interistituzionali:**  
2017/0114 (COD)  
2017/0115 (CNS)  
2017/0128 (COD)

---

TRANS 488  
FISC 267  
ENV 939  
CODEC 1835

## NOTA

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio
n. doc. prec.:	13772/1/17 REV 1
Oggetto:	<p><b>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</b> Fascicolo interistituzionale: 2017/0114 (COD)</p> <p><b>Proposta di direttiva 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, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli</b> Fascicolo interistituzionale: 2017/0115 (CNS)</p> <p><b>Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE)</b> Fascicolo interistituzionale: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Dibattito orientativo</p>

---

## 1. INTRODUZIONE

Il 31 maggio 2017, la Commissione ha presentato il suo pacchetto sulla mobilità contenente una serie di iniziative sul funzionamento del mercato del trasporto di merci su strada, le condizioni sociali e la tassazione per l'uso dell'infrastruttura stradale.

La proposta di revisione della **direttiva Eurobollo** si basa su una più ampia applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi usa paga". I principali cambiamenti riguardano:

- ampliamento del campo di applicazione della direttiva ad autobus e pullman, veicoli commerciali leggeri e autovetture;
- eliminazione graduale della tassazione a tempo, in particolare in quanto non rispecchia pienamente gli attuali costi dell'uso dell'infrastruttura, tra cui gli effetti esterni negativi (inquinamento atmosferico e acustico, cambiamenti climatici etc.);
- differenziare la tassazione in base alle emissioni di CO2 quale incentivo per ridurre tali emissioni e semplificare l'imposizione di oneri per i costi esterni al fine di rispecchiare meglio i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico. La proposta prevede inoltre la possibilità d'imporre oneri per l'uso dell'infrastruttura nelle ore di congestione del traffico e estendere la possibilità di applicare maggiorazioni a determinate sezioni;
- la proposta, infine, intende instaurare maggiore trasparenza sull'uso degli introiti derivanti dai pedaggi stradali e fornire informazioni sulla qualità dell'infrastruttura.

Inoltre, un'altra proposta revisione della direttiva riguarda la riduzione della **tassa minima annuale sui veicoli** per veicoli commerciali pesanti su un periodo di cinque anni.

La revisione della **legislazione sui sistemi di telepedaggio** intende eliminare gli ostacoli, di mercato e normativi, ai *servizi europei di telepedaggio* per consentire agli utenti della strada di pagare telepedaggi in tutta l'UE grazie ad una sola unità di bordo, un solo contratto e una sola fattura e facilitare il recupero di pedaggi stradali non saldati da parte di conducenti di veicoli immatricolati in un altro Stato membro. La revisione della direttiva sul servizio europeo di telepedaggio propone:

- un quadro più flessibile per il pedaggio elettronico, in particolare in materia di soluzioni tecniche, per sostenere una vera interoperabilità in tutta l'Unione;

- l'estensione del campo di applicazione della direttiva per includere sistemi di pedaggio che utilizzano il riconoscimento automatico delle targhe;
- e, infine, la creazione di un sistema che consenta agli Stati membri di scambiarsi informazioni sull'identità dei trasgressori.

## 2. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI PREPARATORI DEL CONSIGLIO

Le discussioni sono iniziate in sede di gruppo "Trasporti terrestri" nel giugno 2017. A seguito di una presentazione generale il 1° giugno 2017, le valutazioni d'impatto sono state esaminate il 21 giugno 2017. Durante la presidenza estone le disposizioni di tali proposte sono state discusse nel corso di quattro riunioni (in data 11.9, 14.9, 6.10e 23.10). Nella riunione del 28 settembre 2017 il gruppo "Questioni fiscali" ha raccomandato che la proposta sulla tassazione dei veicoli (proposta 2017/0115 (CNS)) sia discussa in sede di gruppo "Trasporti terrestri".

Gli Stati membri sostengono in linea di massima i principi "chi inquina paga" e "chi usa paga" ma hanno posizioni diverse sulle loro modalità di applicazione. Durante le prime discussioni sulla revisione dell'**Eurobollo** sono stati sollevati vari punti fondamentali:

- inclusione nel campo di applicazione di veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate e di pullman;
- dettagli relativi all'applicazione del principio "chi inquina paga", includendo ad esempio la classificazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> e le modifiche proposte alla tassazione dei costi esterni;
- flessibilità nella scelta tra un sistema basato sulla distanza o sul tempo, o una combinazione dei due a seconda del tipo di veicoli; e
- uso flessibile degli introiti provenienti dalla tassazione connessa alla congestione e dalle maggiorazioni [...];
- estensione della possibilità di applicare maggiorazioni anche alle zone non montane;
- maggiori obblighi d'informazione sugli introiti, l'utilizzo degli introiti e la qualità delle strade soggette a pedaggio;

- adeguati periodi di recepimento per le modifiche proposte.

Riguardo alla rifusione della direttiva sul servizio europeo di telepedaggio, si rilevano le posizioni seguenti:

- l'istituzione di uno scambio di informazioni sui trasgressori è stata accolta con ampio favore e diversi Stati membri hanno chiesto di accelerare i lavori su questo elemento strategico; e
- l'elenco delle tecnologie utilizzabili per il pedaggio elettronico è stato giudicato, in linea generale, un elemento fondamentale dell'atto giuridico da sancire nel campo di applicazione della direttiva;
- l'adeguatezza del periodo di recepimento.

### **3. DOMANDE**

Si invitano i ministri a fornire orientamenti sulle domande esposte in appresso.

#### **Eurobollo:**

1. In termini di obiettivi strategici, in particolare riguardo a finanze pubbliche, equità sociale e parità di condizioni tra modi di trasporto e più equa ripartizione dei costi a tutti gli utenti della strada, si giustifica l'estensione del campo di applicazione della direttiva Eurobollo per includere tutti i veicoli? Occorre trattare tutti i veicoli in maniera simile?
2. Gli obiettivi a lungo termine di finanziamento sostenibile delle infrastrutture, riduzione delle emissioni e della congestione sono meglio conseguiti introducendo nel tempo pedaggi basati sulla distanza percorsa? Quale dovrebbe essere l'orizzonte temporale? Quali sono i pro e i contro dei pedaggi basati sulla distanza? Tali introiti debbono essere reinvestiti a beneficio degli utenti della strada?

#### **Servizio europeo di telepedaggio:**

1. Convengono i ministri che il pagamento dei pedaggi stradali all'estero debba essere semplificato migliorando l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio e agevolando l'accesso dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio al mercato dei servizi di riscossione? Quali sono per i ministri gli strumenti legislativi più adeguati per introdurre tali cambiamenti?