

Bruxelles, 28 ottobre 2022  
(OR. en)

13790/22

---

---

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

---

---

**FISC 205  
ECOFIN 1061  
TRANS 658**

## NOTA

---

|               |  |
|---------------|--|
| Origine:      | Segretariato generale del Consiglio  |
| Destinatario: | Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio   |
| Oggetto:      | Progetto di direttiva che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico degli autoveicoli per l'uso delle infrastrutture stradali, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada<br>- Accordo politico |

---

## I. CONTESTO

1. Il 31 maggio 2017 la Commissione ha presentato una 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<sup>1</sup>.
2. La Commissione ha presentato la proposta insieme a un'altra proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza<sup>2</sup> nell'ambito del primo pacchetto mobilità. Insieme, queste due proposte mirano a promuovere l'applicazione di pedaggi stradali in relazione alla distanza percorsa per incentivare operazioni di trasporto su strada più pulite e più efficienti.
3. La proposta relativa ai pedaggi e ai diritti di utenza mira a eliminare progressivamente i diritti basati sulla durata ("bolli di circolazione") e ad estendere il principio della tariffazione stradale a un maggior numero di veicoli, sulla base di metodologie più semplici e più verdi per il calcolo dei pedaggi stradali.

---

<sup>1</sup> Doc. 10175/17.

<sup>2</sup> Doc. 9672/17.

4. L'obiettivo della proposta sulla tassazione dei veicoli è quello di offrire agli Stati membri un maggiore margine di riduzione delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada riducendo progressivamente le aliquote minime di cui all'allegato della direttiva 1999/62/CE (la "direttiva Eurobollo").
5. Sebbene la direttiva Eurobollo sia stata modificata due volte prima del 2017<sup>3</sup>, le disposizioni in materia di tassazione dei veicoli non sono state modificate dall'adozione della direttiva originaria nel 1999, erodendo il valore dei livelli minimi di cui al relativo allegato.
6. Nel frattempo la maggior parte degli Stati membri ha iniziato a imporre pedaggi ai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada in funzione della distanza percorsa. Tuttavia, essi sono ancora tenuti a riscuotere tasse su tali autoveicoli che, per loro natura, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura.
7. Il Comitato europeo delle regioni ha formulato il suo parere sulla proposta relativa alla tassazione dei veicoli il 31 gennaio 2018<sup>4</sup>, seguito dal Comitato economico e sociale europeo il 2 marzo 2018<sup>5</sup> e dal Parlamento europeo il 4 luglio 2018<sup>6</sup>. Tutti sostengono l'obiettivo della proposta della Commissione.

## **II. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO**

8. Nel settembre 2017, sotto la presidenza estone del Consiglio, si è deciso di trattare entrambe le proposte di modifica della direttiva Eurobollo come un pacchetto in sede di gruppo "Trasporti terrestri". La proposta sulla tassazione dei veicoli è stata pertanto presentata in tale gruppo il 23 ottobre 2017. Successivamente i lavori sulla proposta sono stati interrotti in attesa dei progressi con la proposta relativa ai pedaggi e agli oneri stradali.

---

<sup>3</sup> Dalla direttiva 2006/38/CE e dalla direttiva 2011/76/UE.

<sup>4</sup> Parere del Comitato europeo delle regioni "L'Europa in movimento: promuovere soluzioni di mobilità senza interruzioni", CDR3560/2017.

<sup>5</sup> Parere del Comitato economico e sociale europeo, EESC-2017-2888.

<sup>6</sup> Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 4 luglio 2018 sulla 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, P8\_TA(2018)0289.

9. Intanto, le discussioni sulla proposta relativa ai pedaggi e agli oneri stradali sono state portate avanti nei triloghi. Nel 2021 il Comitato dei rappresentanti permanenti e la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo hanno confermato l'accordo raggiunto nei triloghi e il 17 gennaio 2022 il Parlamento europeo ha approvato la posizione del Consiglio in prima lettura senza emendamenti. L'atto è stato quindi pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 4 marzo 2022<sup>7</sup>.
10. Poiché la proposta sui pedaggi stradali era stata adottata e la proposta relativa alla tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci era ancora in discussione, la presidenza ceca ha deciso di riprendere le discussioni sulla proposta in sede di gruppo "Questioni fiscali", tenendo conto della base giuridica della proposta (articolo 113 TFUE) e dell'oggetto principale della stessa (tassazione). La presidenza ha organizzato riunioni del gruppo "Questioni fiscali" sulla proposta il 15 settembre e il 7 ottobre 2022.
11. Nella prima riunione la Commissione ha presentato la sua proposta, inquadrandola nel contesto del primo pacchetto mobilità. La direttiva in esame è l'unica parte che non è stata ancora adottata. La Commissione ha spiegato che la prevenzione della reimmatricolazione transfrontaliera dei veicoli a fini fiscali è garantita dagli strumenti del pacchetto adottato nel 2020: la direttiva sul distacco dei conducenti<sup>8</sup>, il regolamento sui periodi di guida, i periodi di riposo e il tachigrafo<sup>9</sup> e il regolamento sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada dell'UE<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1.

<sup>8</sup> Direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.

<sup>9</sup> Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.

<sup>10</sup> Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17.

12. Nella seconda riunione la Commissione ha fornito dati aggiornati sul mercato del trasporto merci su strada e spiegazioni sulle misure adottate per eliminare le pratiche commerciali illecite garantendo che i trasportatori siano effettivamente stabiliti nello Stato membro in cui svolgono le loro attività principali. I dati presentati mostrano che la riduzione delle aliquote minime per la tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada avrebbe solo un impatto minimo sugli incentivi alla delocalizzazione delle società di autotrasporto che potrebbe incidere sulle basi imponibili degli Stati membri.
13. Inoltre, la presidenza ceca ha presentato un testo di compromesso i cui elementi principali consistono nella possibilità di portare a zero le aliquote minime a partire dall'entrata in vigore della direttiva (eliminando la riduzione graduale proposta dalla Commissione) e in un considerando inteso a rassicurare gli Stati membri sul fatto che la riduzione delle aliquote minime lascia agli Stati membri un ampio margine di discrezionalità per mantenere le aliquote esistenti di tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada.
14. La maggior parte degli Stati membri ha accolto con favore e sostenuto il testo di compromesso della presidenza e l'enfasi posta sulla necessità di garantire la massima flessibilità possibile. Alcuni Stati membri hanno espresso preoccupazioni in merito all'inizio dell'applicazione della direttiva e al suo allineamento al trattato sull'eurobollo, alla necessità di mantenere l'allegato I in caso di azzeramento delle aliquote e a una possibile incidenza sul bilancio a seguito della pressione a ridurre le aliquote nazionali nel momento in cui altri Stati membri dovessero diminuire le proprie.
15. Di conseguenza, nella riunione del gruppo ad alto livello "Questioni fiscali", la presidenza ha presentato un testo di compromesso riveduto al fine di rispondere alle preoccupazioni espresse dalle delegazioni. In particolare, l'entrata in vigore è stata rinviata ed è stata inserita una clausola di riesame. Nonostante l'ampio sostegno a questo testo espresso nella riunione, alcune delegazioni non sono ancora in grado di sciogliere le loro riserve.
16. In risposta alle preoccupazioni espresse, la presidenza ha deciso di modificare la data di applicazione della direttiva rinviandola al 1° gennaio 2026 nel testo dell'allegato della presente nota.

### **III. PROSSIME TAPPE**

17. In tale contesto, si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a:

- raggiungere un accordo sul testo che figura nell'allegato della presente nota;
  - suggerire al Consiglio di raggiungere un accordo politico sul progetto di direttiva sulla base del testo di compromesso della presidenza riportato nell'allegato della presente nota.
-

2017/0115 (CNS)

Progetto di

**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico degli autoveicoli per l'uso delle infrastrutture stradali, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 113,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Parlamento europeo<sup>11</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>12</sup>,

deliberando secondo una procedura legislativa speciale,

considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011<sup>13</sup> la Commissione stabilisce l'obiettivo di procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", per generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.
- (2) Per loro natura, le tasse annuali sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci sono pagamenti unilaterali connessi al fatto che il veicolo è immatricolato a nome del contribuente nel corso di un determinato periodo e, in quanto tali, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura. Per ragioni analoghe, le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci non sono efficaci quando si tratta di incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico.

---

<sup>11</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>12</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>13</sup> Libro bianco del 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011)144 def.].

- (3) I pedaggi, invece, essendo direttamente collegati all'uso delle strade, sono decisamente più idonei per conseguire tali obiettivi. Conformemente all'articolo 7 duodecies della direttiva 1999/62/CE, gli Stati membri che istituiscono pedaggi possono prevedere una compensazione adeguata per gli autotrasportatori nazionali.
- (4) Anche se i pedaggi dovessero essere riscossi dagli Stati membri, l'industria dovrebbe comunque continuare a sostenere il costo delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci; tali tasse potrebbero quindi costituire un ostacolo all'introduzione di pedaggi.
- (5) Gli Stati membri dovrebbero di conseguenza disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, segnatamente mediante la riduzione a 0 EUR di tutte le aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE. Fatta salva tale possibilità, gli Stati membri dovrebbero poter mantenere in vigore le attuali tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, sostituire tali tasse con un'altra tassa analoga o abolire tali tasse e reintrodurle successivamente.
- (6) La riduzione a 0 EUR di tutte le aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE non pregiudica la possibilità per gli Stati membri di mantenere le aliquote ridotte o le esenzioni concesse, prima dell'adozione della presente direttiva, agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.
- (7) Alla luce dell'importanza di garantire il buon funzionamento del mercato interno, la Commissione dovrebbe valutare la riduzione di tutte le aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE entro il 1° gennaio 2030.
- (8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

- (1) il titolo del capo II è sostituito dal seguente:  
"Tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci";

(2) l'articolo 3 è così modificato:

(a) [...] il paragrafo 1 **è così modificato:**

**i)** [...] la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"1. Le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci di cui all'articolo 1, lettera a), sono le seguenti";

**ii) il trattino relativo alla Croazia è sostituito dal seguente:**

**"— Croazia:**

**godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,";**

**iii) il trattino relativo alla Slovacchia è sostituito dal seguente:**

**"— Slovacchia:**

**cestná daň, daň z motorových vozidiel,";**

**iv) il trattino relativo al Regno Unito è soppresso;**

(b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri che sostituiscono una delle tasse di cui al paragrafo 1 con un'altra analoga o aboliscono una tassa di cui al paragrafo 1 e introducono successivamente una tassa analoga ne informano la Commissione, la quale, se del caso, presenta una proposta legislativa per aggiornare l'articolo 3, paragrafo 1.";

(c) è aggiunto il paragrafo seguente:

"3. Qualunque sia la struttura delle tasse di cui sopra, gli Stati membri possono stabilire le relative aliquote per ogni categoria o sottocategoria di autoveicoli di cui all'allegato I conformemente all'aliquota minima stabilita nell'allegato I.";

(3) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 6*

1. Entro il 1° gennaio 2030 la Commissione valuta l'attuazione e l'impatto delle disposizioni della presente direttiva relative alle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Tale valutazione si concentra sull'analisi dell'impatto delle suddette disposizioni sul funzionamento del mercato interno.

2. Sulla base di tale valutazione, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa che modifica di conseguenza le pertinenti disposizioni della presente direttiva.";  
[...]

(4) all'articolo 7, paragrafo 9, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) qualsiasi veicolo che soddisfi le seguenti condizioni:

i) è utilizzato con finalità di difesa civile o nazionale, dai servizi antincendio e da altri servizi di pronto intervento, dalle forze dell'ordine, o è utilizzato per la manutenzione stradale, oppure

ii) circola solo occasionalmente sulla pubblica via dello Stato membro d'immatricolazione ed è utilizzato da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tale veicolo non comportino distorsioni di concorrenza e fatto salvo l'accordo della Commissione, oppure

iii) è utilizzato da una persona con disabilità o è di proprietà di una persona con disabilità; e";

(5) l'allegato I della direttiva 1999/62/CE è sostituito dall'allegato che figura nella presente direttiva.

## *Articolo 2*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...] **31 dicembre 2025**. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.
3. Gli Stati membri applicano la presente direttiva a decorrere dal [...] **1° gennaio 2026**.

## *Articolo 3*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

## *Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

## ALLEGATO

### "ALLEGATO I

#### ALIQUOTE MINIME DI IMPOSTA DA APPLICARE AGLI AUTOVEICOLI PESANTI

| Autoveicoli a motore   |             |  |   |
|--|-------------|--|---|
| Numero di assi e peso totale massimo ammissibile a pieno carico<br>(in tonnellate) |             | Aliquota minima di imposta<br>(in euro/anno)   |   |
| Non inferiore a  | Inferiore a | Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente dell'(degli) asse(i) motore(i) <sup>14</sup> | Altri sistemi di sospensione dell'(degli) asse(i) motore(i) |
| 2 assi   |             |  |   |
| 12   | 13          | 0  | 0   |
| 13   | 14          | 0  | 0   |
| 14   | 15          | 0  | 0   |
| 15   | 18          | 0  | 0   |
| 3 assi   |             |  |   |
| 15   | 17          | 0  | 0   |
| 17   | 19          | 0  | 0   |
| 19   | 21          | 0  | 0   |
| 21   | 23          | 0  | 0   |
| 23   | 25          | 0  | 0   |
| 25   | 26          | 0  | 0   |

<sup>14</sup> Sospensione riconosciuta equivalente secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

| 4 assi |    |   |   |
|--------|----|---|---|
| 23     | 25 | 0 | 0 |
| 25     | 27 | 0 | 0 |
| 27     | 29 | 0 | 0 |
| 29     | 31 | 0 | 0 |
| 31     | 32 | 0 | 0 |

| COMPLESSI (AUTOARTICOLATI E AUTOTRENI)   |             |  |   |
|--|-------------|--|---|
| Numero di assi e peso totale massimo ammissibile a pieno carico<br>(in tonnellate) |             | Aliquota minima di imposta<br>(in euro/anno)   |   |
| Non inferiore a  | Inferiore a | Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente dell'(degli) asse(i) motore(i) <sup>15</sup> | Altri sistemi di sospensione dell'(degli) asse(i) motore(i) |
|  |             |  |   |

<sup>15</sup> Sospensione riconosciuta equivalente secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

| 2 + 1 assi |    |   |   |
|------------|----|---|---|
| 12         | 14 | 0 | 0 |
| 14         | 16 | 0 | 0 |
| 16         | 18 | 0 | 0 |
| 18         | 20 | 0 | 0 |
| 20         | 22 | 0 | 0 |
| 22         | 23 | 0 | 0 |
| 23         | 25 | 0 | 0 |
| 25         | 28 | 0 | 0 |
| 2 + 2 assi |    |   |   |
| 23         | 25 | 0 | 0 |
| 25         | 26 | 0 | 0 |
| 26         | 28 | 0 | 0 |
| 28         | 29 | 0 | 0 |
| 29         | 31 | 0 | 0 |
| 31         | 33 | 0 | 0 |
| 33         | 36 | 0 | 0 |
| 36         | 38 | 0 | 0 |

| 2 + 3 assi |    |   |   |
|------------|----|---|---|
| 36         | 38 | 0 | 0 |
| 38         | 40 | 0 | 0 |
| 3 + 2 assi |    |   |   |
| 36         | 38 | 0 | 0 |
| 38         | 40 | 0 | 0 |
| 40         | 44 | 0 | 0 |
| 3 + 3 assi |    |   |   |
| 36         | 38 | 0 | 0 |
| 38         | 40 | 0 | 0 |
| 40         | 44 | 0 | 0 |

"