

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 19 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

**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 (COM(2017) 275)**

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta, al fine di promuovere una politica maggiormente sostenibile dei trasporti, prevede modifiche alla direttiva 1999/62/CE (cosiddetta *eurovignette* o eurobollo) dirette all'introduzione di nuovi meccanismi di imputazione dei costi derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture e all'estensione di talune previsioni anche ai veicoli leggeri (autovetture, minibus e furgoni);

ricordato che la proposta rientra nell'iniziativa "Europa in movimento", presentata il 31 maggio 2017, composta di otto proposte legislative, dirette a: migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale; rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'inquinamento atmosferico, essendo il settore all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'UE; ridurre la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori migliori condizioni sociali e occupazionali;

considerato, in particolare, che la proposta prevede:

- l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE relativa ai veicoli pesanti, anche a bus, pullman, veicoli leggeri e auto private;

- la rimodulazione della definizione di pedaggio, al fine di includere anche oneri connessi alla congestione del traffico, ai "costi esterni" (esternalità dovute all'inquinamento atmosferico e acustico) e all'utilizzo dell'infrastruttura;

- la progressiva eliminazione dei sistemi di pedaggio basati sul tempo (*vignette*), peraltro non presenti in Italia, e la loro sostituzione con pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa, che sono maggiormente in grado di rispecchiare con precisione i costi effettivi per l'infrastruttura, di incentivare trasporti più puliti ed efficienti e di ridurre la congestione del traffico;

- l'eliminazione della possibilità di deroga per il pedaggiamento dei veicoli pesanti compresi tra 3,5 e 12 tonnellate;

- la semplificazione del metodo di calcolo per i costi esterni e sostituzione dei valori massimi con i "valori di riferimento" per la determinazione degli oneri da

---

Al Presidente  
dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

imporre, che lo Stato membro può anche superare, salvo notificarli alla Commissione europea;

- l'obbligo di applicare oneri per costi esterni dal 1° gennaio 2021 ai veicoli pesanti sulla parte della rete soggetta a pedaggio in cui questi producono un impatto ambientale superiore alla media;

- la possibilità di applicare un onere da congestione a tutte le tipologie di veicoli, sulle sezioni stradali soggette a congestione, nei periodi di ordinaria congestione e nei limiti dei valori massimi indicati nella proposta;

- la sostituzione graduale della differenziazione dell'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione "EURO", con una differenziazione dell'onere per l'infrastruttura in base ai valori di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> per categoria di veicolo, che saranno definiti dalla Commissione con atto delegato;

- la modulazione tariffaria per i veicoli leggeri, basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sull'inquinamento atmosferico, al fine di incentivare la circolazione di quelli più ecologici;

- la semplificazione della procedura di notifica preventiva alla Commissione europea dei nuovi pedaggi nazionali che comprendono oneri per i costi esterni;

- la finalizzazione degli introiti da onere da congestione, verso iniziative intese alla riduzione della congestione, come l'incentivazione del trasporto collettivo, l'eliminazione dei colli di bottiglia sulla rete TEN e lo sviluppo di infrastrutture alternative per gli utenti della strada;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di modificare l'attuale sistema di copertura degli oneri connessi con l'uso dell'infrastruttura stradale, in modo omogeneo tra gli Stati membri, al fine di renderlo più equo e al contempo più efficace anche ai fini della riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente, in ragione della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dell'inquinamento atmosferico;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, si ritiene adeguata l'estensione di alcune disposizioni della normativa anche ai veicoli leggeri, che oltre a giustificarsi in ragione del loro utilizzo dell'infrastruttura e del loro contributo all'inquinamento, contribuisce anche a ridurre le distorsioni alla concorrenza derivanti dall'uso di veicoli ad oggi esenti da pedaggio nel trasporto di passeggeri.

Tuttavia, l'eventuale aumento degli introiti derivanti dai pedaggi dovrebbe essere compensato dalla corrispondente riduzione delle tasse sulla circolazione, prevista dalla proposta di direttiva COM(2017) 276, non solo per i veicoli pesanti, ma anche per quelli leggeri.

Si esprimono, inoltre, perplessità sull'effettiva efficacia dell'internalizzazione dell'onere da congestione, attraverso un corrispondente aumento dei pedaggi stradali, che potrebbe risultare, invece, in un mero aumento dei costi di utenza, senza alcun beneficio di decongestione. Appare inverosimile, infatti, che il solo aumento dei pedaggi possa indurre imprese e famiglie ad adottare vie stradali alternative, o cambiare mezzo di trasporto, in misura tale da determinare una sensibile riduzione del traffico nei punti e negli orari normalmente congestionati.

Inoltre, qualora la maggiorazione del pedaggio da congestione produca effettivamente una riduzione della circolazione dei veicoli nei punti e orari di maggiore congestione, ne conseguirebbe anche un aumento della congestione e dell'inquinamento atmosferico e acustico nella rete stradale non soggetta a pedaggio, ovvero quella più vicina ai centri urbani.

Infine, con riferimento all'obbligo di reinvestimento delle risorse derivanti dai pedaggi nel settore dei trasporti, si ritiene opportuno che questo sia esteso a regola generale, mentre la proposta lo prevede solo per il limitato aspetto della congestione di cui al nuovo articolo 7 septies della direttiva 1999/62/CE.

Valeria Cardinali