

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale **97207870581**

ASSTRI



FEDER-TRASLOCHI

ASSOMARE



Roma, 27 Ottobre 2010

EUR10194

SM

Oggetto: revisione della direttiva euro vignette. Il punto della situazione.

Lo scorso 15 Ottobre, i Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea hanno raggiunto un accordo politico sulla proposta di revisione della direttiva 1999/62/CE sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, per l'uso di alcune infrastrutture stradali.

La proposta di revisione dà facoltà agli Stati di introdurre una nuova componente nel calcolo del pedaggio, legata ai cd costi esterni prodotti dai veicoli pesanti in termini di inquinamento atmosferico ed acustico.

Il compromesso politico è stato adottato a maggioranza qualificata, con il voto contrario di Italia e Spagna mentre i rappresentanti di Irlanda e Paesi Bassi si sono astenuti.

Di seguito, riportiamo una relazione su questa proposta di direttiva redatta dagli uffici della Confcommercio/Confrtrasporto di Bruxelles.

“

LA CONGESTIONE

L'accordo in questione autorizza ma non obbliga gli Stati ad applicare maggiorazioni tariffarie ai veicoli pesanti per coprire i costi esterni derivanti dal trasporto merci su strada.

Per costi esterni si dovrà intendere **l'inquinamento atmosferico e acustico**.

La **congestione** – parametro inizialmente proposto dalla Commissione europea – resterà **esclusa** dal calcolo dei costi esterni. Gli Stati membri potranno però **aumentare i costi legati all'uso delle infrastrutture** (già previsti in molti Stati membri) tenendo conto della congestione.

La differenza rispetto ai costi esterni consiste nel fatto che i costi legati all'uso delle infrastrutture non potranno generare profitto: se gli Stati decidono di applicare una maggiorazione per l'uso di determinate infrastrutture in un momento preciso della giornata con l'obiettivo di incentivare i mezzi pesanti a circolare nelle ore non di punta, saranno poi costretti ad abbassare i costi in altri orari per compensare il suddetto aumento.

Il **periodo di punta**, ovvero le fasce orarie durante le quali sarà possibile applicare la maggiorazione, è stato fissato ad un **massimo di 5 ore al giorno** (invece delle 6 ore proposte dalla presidenza belga). La **variazione massima** consentita per l'inclusione della congestione nel calcolo sarà del **175 %** della media ponderata dei pedaggi (la proposta iniziale permetteva di arrivare al 300 %).

L'aumento del costo esterno è stato calcolato di circa 3 – 4 centesimi di euro a chilometro e a veicolo (dipenderà dal tipo di veicolo, dall'ubicazione della strada e dal livello di congestione) rispetto agli attuali 15 – 25 centesimi di euro.

Il metodo per il calcolo dei costi è stabilito dalla direttiva stessa e qualsiasi modifica dovrà essere approvata dal Parlamento europeo e Consiglio dell'UE in co-decisione e non più attraverso la comitatologia.

LE STRADE INTERESSATE

A differenza della normativa attualmente in vigore, la nuova direttiva Eurovignette non interesserà solo le strade della rete transeuropea TEN-T ma coinvolgerà **tutte le autostrade europee per un totale di circa 30.000 km** (contro i 15.000 della rete TEN-T).

Gli Stati membri nei quali sia già in vigore un sistema come il bollo di circolazione non potranno applicare entrambi i pedaggi (sistema nazionale e Eurovignette) e quindi imporre una doppia tassazione.

Nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, gli Stati potranno invece continuare ad applicare pedaggi alle strade dei centri urbani; tali provvedimenti non rientrano infatti nel campo d'applicazione della direttiva Eurovignette (si pensi a Londra e a Stoccolma).

DEROGHE PER ALCUNI VEICOLI

Gli Stati potranno limitare la portata della direttiva agli autoveicoli di 12 tonnellate e superiori a questo peso, escludendo i più leggeri (tra le 3,5 t e le 12t).

Inoltre le deroghe temporanee potranno applicarsi ai veicoli in base al loro livello di emissioni inquinanti: i veicoli della classe Euro VI potranno essere esonerati fino al 31 dicembre 2017 e i veicoli Euro V fino al 31 dicembre 2013.

EARMARKING – ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE

Per quanto riguarda l'earmarking, ovvero l'assegnazione degli introiti provenienti dal pagamento dei costi esterni, il testo di compromesso prevede delle modifiche rispetto alla proposta iniziale. Mentre quest'ultima avrebbe obbligato gli Stati a destinare integralmente i proventi derivanti dalla tassazione ai settori delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica, il testo di compromesso si limita ad *incoraggiare* gli Stati ad allocare le risorse nel settore dei trasporti per contribuire alla sua sostenibilità. Il Parlamento europeo, invece, intende rendere obbligatoria l'assegnazione delle risorse al settore dei trasporti e durante la seconda lettura di co-decisione sfrutterà il sostegno già espresso da alcuni Stati – tra cui l'Italia – per far accettare questo principio al Consiglio dell'UE.

BASE GIURIDICA DELLA DIRETTIVA

L'accordo chiarisce la base giuridica della direttiva: l'art. 91 del TFUE applicabile ai trasporti piuttosto che l'art. 113 relativo alla politica fiscale, in questo secondo caso infatti l'approvazione dell'accordo in seno al Consiglio dell'UE avrebbe richiesto l'unanimità.

ITER PROCEDURALE

Se il compromesso finora descritto sarà formalmente adottato in occasione del Consiglio UE dei trasporti di dicembre, la prima lettura della procedura di co-decisione potrà considerarsi conclusa (il Parlamento europeo si era espresso in prima lettura a marzo del 2009).

Il Parlamento europeo deciderà tra qualche giorno se avviare con il Consiglio dell'UE un dialogo informale o invece proseguire la procedura legislativa ordinaria (co-decisione) per pervenire ad un accordo in seconda lettura e all'adozione del testo in via definitiva.

Cordiali saluti