

# La presidenza dell'UE in materia di pedaggi stradali (Eurovignetta) raggiunge un accordo informale con il Parlamento

**Oggi i negoziatori del Consiglio e del Parlamento europeo hanno riconfermato un accordo politico sulla revisione delle norme sulla tariffazione stradale (direttiva Eurobollo), per affrontare le emissioni di gas serra e altri impatti ambientali, la congestione e il finanziamento delle infrastrutture stradali**

L'accordo odierno sulla tariffazione stradale, con norme più rigorose ed estese e un nuovo sistema in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, è un elemento essenziale per decarbonizzare i trasporti e conseguire gli obiettivi climatici in linea con il Green Deal europeo e con l'accordo di Parigi. Incentivando operazioni di trasporto più pulite, fornisce un segnale chiaro e certezza giuridica ai produttori di veicoli e agli autotrasportatori per il prossimo decennio, come richiesto dall'industria, dalle organizzazioni ambientali e da altre parti interessate. La conclusione dei negoziati su questa proposta è stata una priorità assoluta per la presidenza portoghese.

## **Pedaggi basati sulla distanza e diritti di utenza basati sulla durata tempo (vignette)**

Le vignette basate sul tempo saranno gradualmente eliminate per i **veicoli pesanti sulla rete centrale TNT** entro otto anni dall'entrata in vigore della Direttiva. Nei casi in cui gli Stati membri applicano un sistema comune di vignette, proprio come il Trattato sull'Eurovignetta, avranno due anni in più per adottare o dissolvere quel sistema.

L'eliminazione graduale delle strade percorse rappresenta le principali direttrici dove avviene la maggior parte dei transiti internazionali di veicoli commerciali. Gli Stati membri possono continuare ad applicare le vignette su altre parti della loro rete.

**Esenzioni** l'eliminazione graduale delle vignette è consentita in casi debitamente giustificati, ad esempio in caso di bassa densità di popolazione o in cui la vignetta si applica ad una sezione limitata di una strada, previa notifica alla Commissione.

Gli Stati membri avranno anche la possibilità di istituire un **Sistema di ricarica combinato** per i veicoli pesanti, o per alcuni tipi di veicoli pesanti, che riunirebbe elementi basati sul tempo e sulla distanza e integrerebbe le due variazioni dei pedaggi (una basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e quella già esistente in base alle classi EURO). Questo sistema consentirà la piena attuazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga", consentendo agli Stati membri la flessibilità necessaria per progettare i propri sistemi di pedaggio stradale.

Tuttavia, come principio fondamentale della tariffazione stradale, gli Stati membri si riservano la libertà di applicare pedaggi e diritti di utenza per diverse categorie di veicoli, come veicoli pesanti, autocarri pesanti, pullman e autobus, veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, minibuses e autovetture, indipendentemente l'uno dall'altro. Ad esempio, gli Stati membri possono decidere di non tassare affatto gli autobus.

Le norme sulla proporzionalità dei prezzi della vignetta per le autovetture includeranno l'obbligo di applicare una vignetta giornaliera per le autovetture o per i viaggiatori occasionali in transito.

## **Tasse ambientali**

**Verrà introdotto un nuovo strumento** a livello dell'UE per infrastrutture e i diritti di utenza variabili per i veicoli pesanti in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, come previsto dalla posizione originaria del Consiglio. La variazione sarà basata sugli attuali standard CO<sub>2</sub>. Inizialmente il regime si applicherà solo ai camion più grandi, ma può essere gradualmente esteso ad altri tipi di veicoli pesanti e regolarmente adattato al progresso tecnologico attraverso atti di esecuzione.

Sono stati apportati alcuni miglioramenti alla posizione del Consiglio, e questi sono progettati per garantire che i veicoli ibridi non vengano premiati due volte e per evitare ogni possibile sovrapposizione della variazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> con altri strumenti di prezzo del carbonio.

La variazione dei pedaggi o dei diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali si applicherà a furgoni e minibus dal 2026, ove tecnicamente fattibile.

## **Oneri per i costi esterni**

Gli oneri per i costi esterni per l'inquinamento atmosferico diventeranno obbligatori per i veicoli pesanti dopo un periodo di transizione di quattro anni, in cui vengono applicati i pedaggi. Tuttavia, gli Stati membri potranno non applicare questa imposta, dopo averlo notificato alla Commissione, se portasse a una deviazione del traffico che avrebbe conseguenze negative indesiderate. In ogni caso, gli Stati membri possono applicare un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>.

## **Assegnazioni delle entrate e maggiorazioni**

I principi fondamentali per l'assegnazione delle entrate derivanti dal pedaggio stradale resteranno invariati. In generale, gli Stati membri dovrebbero destinare le entrate generate dalle infrastrutture e dagli oneri per i costi esterni a progetti nel settore dei trasporti, in particolare a sostegno della rete transeuropea. Tuttavia, non sono obbligati a farlo. Per quanto riguarda le entrate generate dai pedaggi urbani opzionali o il loro equivalente in valore finanziario, gli Stati membri li utilizzeranno per affrontare problemi di congestione o sviluppare trasporti e mobilità sostenibili in generale.

Le regole consentiranno agli Stati membri di applicare margini più elevati (fino al 50%) all'onere infrastrutturale imposto su specifiche sezioni stradali altamente congestionate, se tutti gli Stati membri interessati concordano.

## **Eccezioni**

Il testo concordato prevede una serie di eccezioni, riguardanti, ad esempio, i contratti di concessione esistenti, le persone con disabilità e le aree scarsamente popolate.

## **Prossimi passi**

Dopo ulteriori lavori a livello tecnico per finalizzare il testo, la presidenza sottoporrà l'esito dei negoziati al Comitato dei rappresentanti permanenti del Consiglio (Coreper) per l'approvazione.

Seguirà l'adozione da parte del Consiglio e del Parlamento europeo.

Gli Stati membri avranno due anni dall'entrata in vigore della direttiva per recepire le disposizioni nella loro legislazione nazionale.

## **Contesto: norme UE sulla tariffazione stradale**

Il pedaggio stradale è una scelta nazionale nell'UE e gli Stati membri possono scegliere se introdurlo o meno sul proprio territorio. Tuttavia, se scelgono di imporre tasse, devono seguire alcune regole comuni stabilite nella direttiva Eurovignetta. L'obiettivo è garantire che l'imposizione di pedaggi stradali non discrimini il traffico internazionale né determini distorsioni della concorrenza tra gli operatori dei trasporti.

La Commissione ha presentato la proposta di direttiva Eurovignetta rivista nel maggio 2017, come parte del primo pacchetto mobilità.