



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII Legislatura - Anno 2025

Bolzano, 27 ottobre 2025
prot. n. 3711/2.6.2-2025-7 Cons. reg.

N. 9/XVII

V O T O

Recepimento tempestivo della Direttiva Eurovignette (1999/62/CE e ss.mm.) e adozione di politiche tariffarie autostradali orientate alla sostenibilità e al recupero integrale dei costi esterni

La [Direttiva 1999/62/CE](#) e ss.mm. disciplina la tassazione e l'imposizione di pedaggi e diritti d'utenza a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di determinate infrastrutture. L'obiettivo fondamentale è l'armonizzazione dei sistemi di prelievo e l'istituzione di meccanismi equi per l'imputazione dei costi delle infrastrutture ai trasportatori, al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri.

I pedaggi devono essere stabiliti in base alla distanza percorsa e al tipo di veicolo, e si devono basare sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura (costi di costruzione, esercizio, manutenzione e sviluppo). La normativa europea prevede la possibilità di imporre un onere per i costi esterni, riscosso per recuperare i costi sostenuti in relazione all'inquinamento atmosferico e/o acustico dovuto al traffico. Tali oneri possono variare ed essere fissati in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Inoltre, l'onere per l'infrastruttura deve variare in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, con la possibilità di differenziare ulteriormente le tariffe in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione per ridurre la congestione.

Il Governo italiano ha predisposto uno [schema di decreto legislativo per dare attuazione alla Direttiva 2022/362](#) pubblicato il 7 settembre 2025 sul sito del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, che riscrive integralmente il D.Lgs. 7/2010. Questo schema introduce una nuova architettura tariffaria che recepisce l'obbligo di differenziare i pedaggi in base ai consumi e alle emissioni (CO₂ e inquinamento atmosferico), aggiungendo al pedaggio l'onere per i costi esterni.

Tuttavia, il Governo ha optato per criteri che escludono espressamente gli oneri per l'inquinamento acustico e la congestione del traffico, ritenuti "eccezionali e complessi". Inoltre, l'onere per i costi esterni relativo all'inquinamento atmosferico è ridotto del 50% rispetto ai valori di riferimento comunitari, al fine di evitare una presunta doppia imposizione. Si evidenzia che l'applicazione del nuovo sistema tariffario è limitata unicamente alle nuove concessioni autostradali affidate dopo il 18 dicembre 2024, avvalendosi di una clausola di salvaguardia per tutelare l'equilibrio economico-finanziario degli attuali contratti in essere.

Nonostante l'esistenza di un testo normativo pronto (lo schema di decreto legislativo), che era iscritto all'ordine del giorno del pre-Consiglio dei Ministri del 7 ottobre 2025, esso non è stato discusso né

approvato da Palazzo Chigi. Il termine per l'attuazione della Direttiva (2022/362) era fissato al 25 marzo 2024. Questo ritardo è percepito come *"politico più che tecnico"* (fonte: [Autostrade, Italia deferita alla Corte Ue sugli ecopedaggi per bus e Tir. Ma Roma studia le nuove tariffe](#) - Il Sole 24 Ore, 11 ottobre 2025).

Di conseguenza, la Commissione europea, ritenendo insufficienti gli sforzi delle autorità italiane, [ha deciso l'8 ottobre 2025 di deferire l'Italia alla Corte di Giustizia UE](#) (INFR(2024)0161) per il mancato recepimento delle norme dell'UE sui pedaggi e i diritti di utenza per l'uso dell'infrastruttura stradale, rischiando l'irrogazione di sanzioni pecuniarie giornaliere per il ritardo. La Commissione decide di deferire l'ITALIA alla Corte di giustizia per l'incompleto recepimento. Nonostante la lettera di costituzione in mora della Commissione del 23 maggio 2024 e il parere motivato del 16 dicembre 2024, le autorità italiane non hanno notificato alla Commissione il pieno recepimento della direttiva di modifica.

Tutto ciò premesso,

**il Consiglio regionale della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol,
ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto di autonomia,
fa voti al Parlamento e al Governo italiano affinché:**

1. sia approvato con urgenza lo schema di decreto legislativo per la piena attuazione della Direttiva Eurovignette (oggi Direttiva 2022/362) al fine di evitare l'applicazione di sanzioni pecuniarie da parte della Corte di Giustizia UE e per definire un quadro normativo unitario e coerente per il riordino del sistema concessorio autostradale nazionale;
2. siano adottate politiche tariffarie che siano non solo conformi alla Direttiva Europea ma che massimizzino, ove consentito, l'applicazione degli oneri per i costi esterni (compreso l'inquinamento acustico, laddove scientificamente giustificato e conforme all'Allegato III bis e III ter) al fine di ridurre l'impatto ambientale complessivo del trasporto pesante;
3. esigano che i gestori autostradali effettuino la misurazione e la rendicontazione delle emissioni inquinanti (atmosferiche e acustiche) complessive sulle singole tratte autostradali, con dati differenziati per categorie di veicoli (EURO classe) ed orario di utilizzo, garantendo la trasparenza e la pubblicità dei parametri utilizzati per il calcolo dei pedaggi, in linea con i principi di calcolo degli oneri per i costi esterni e della differenziazione tariffaria;
4. sia valutata l'opportunità di non limitare l'applicazione della nuova architettura tariffaria e dell'imposizione degli oneri per i costi esterni solo alle nuove concessioni, ma sia ricercata, per quanto giuridicamente possibile, soluzioni che consentano l'applicazione di tariffe orientate alla sostenibilità anche per le concessioni autostradali esistenti.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI
Paul KÖLLENSPERGER
Maria Elisabeth RIEDER
Alex PLONER
Franz PLONER



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 27. Oktober 2025
Prot. Nr. 3711/2.6.2-2025-7 RegRat

Nr. 9/XVII

B E G E H R E N S A N T R A G

Rasche Umsetzung der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG mit ihren nachfolgenden Änderungen) und Einführung nachhaltiger und auf die vollständige Deckung externer Kosten abzielender Tarifsysteme für Autobahnen

Die EU-Richtlinie 1999/62 in ihrer geltenden Fassung regelt die Besteuerung und Erhebung von Mautgebühren und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge, die auf bestimmten Verkehrswegen für den Gütertransport eingesetzt werden. Vorrangiges Ziel der Richtlinie ist die Vereinheitlichung der Gebührensysteme und die Schaffung gerechter Regelungen für die Zuordnung der Infrastrukturkosten auf die Verkehrsteilnehmer, um somit Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Transportunternehmen innerhalb der Mitgliedsstaaten zu beseitigen.

Die Höhe der Mautsätze richtet sich nach der gefahrenen Strecke und der Fahrzeugkategorie und muss dem Grundsatz der Kostendeckung für die Straßeninfrastruktur entsprechen. Dies bedeutet, dass sie die Ausgaben für den Bau, Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur abbilden soll. Darüber hinaus erlaubt die EU-Regelung eine zusätzliche Gebühr zur Deckung externer Kosten zu erheben, um die durch die verkehrsbedingte Luft- und/oder Lärmbelastung verursachten Kosten zu kompensieren. Diese externen Kosten können variieren und sind in Abhängigkeit von den verkehrsbedingten Luftverschmutzungskosten festzusetzen. Darüber hinaus ist die Infrastrukturabgabe nach der EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs zu staffeln. Die Mautsätze können zudem nach Tageszeit, Wochentag oder Jahreszeit differenziert werden, um Verkehrsüberlastungen zu verringern.

Die italienische Regierung hat einen Entwurf für ein gesetzvertretendes Dekret zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/362 ausgearbeitet. Der Entwurf, mit dem das gesetzvertretende Dekret Nr. 7/2010 vollständig überarbeitet werden soll, wurde am 7. September 2025 auf der Internetseite des Transport- und Verkehrsministeriums veröffentlicht. Er sieht die Einführung eines neuen Tarifsystems vor, das der Pflicht zur Differenzierung der Mautsätze je nach Kraftstoffverbrauch und Emissionen (CO₂-Emissionen und Luftschadstoffemissionen) Rechnung trägt, wobei neben der Maut zusätzlich eine Gebühr zur Deckung externer Kosten erhoben werden soll.

In diesem Zusammenhang hat sich die Regierung jedoch für Kriterien entschieden, welche die Kosten für Verkehrslärm und Verkehrsüberlastung ausdrücklich ausschließen, die als „außergewöhnlich und komplex“ angesehen werden. Zudem wird die Gebühr für externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung gegenüber den gemeinschaftlichen Referenzwerten um 50 % reduziert, um eine vermeintliche Doppelbelastung zu vermeiden. Unter Verweis auf eine Schutzklausel, die das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht der bestehenden Konzessionsverträge sicherstellen soll, wird festgehalten, dass das neue Tarifsysteem nur für Autobahnkonzessionen gilt, die nach dem 18. Dezember 2024 vergeben werden.

Wenngleich bereits ein ausformulierter Gesetzestext vorlag (der Entwurf eines gesetzvertretenden Dekrets) und dieser auch auf die Tagesordnung der Vorbereitungssitzung des Ministerrats vom 7. Oktober 2025 gesetzt worden war, wurde er von der Regierung weder beraten noch verabschiedet. Die Frist für die Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/362 war auf den 25. März 2024 festgesetzt worden. Diese Verspätung wird nicht als technische, sondern vielmehr als politisch motivierte Entscheidung gewertet. (Quelle: *Autobahnen, Italien vor dem EuGH wegen Öko-Maut für Busse und Lkw. Doch Rom arbeitet an neuen Tarifen* – Tageszeitung „Il Sole 24 Ore“ vom 11. Oktober 2025).

Am 8. Oktober 2025 hat die Europäische Kommission - da sie die Bemühungen der italienischen Behörden als unzureichend erachtet – demnach beschlossen, Italien wegen der nicht erfolgten bzw. unvollständigen Umsetzung der EU-Vorschriften über Mautgebühren und Benutzungsgebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen (Vertragsverletzungsverfahren INFR (2024)0161). Damit droht Italien die Verhängung finanzieller Sanktionen, die als tägliche Verzugsstrafen berechnet werden. Trotz des Aufforderungsschreibens der Kommission vom 23. Mai 2024 und der mit Gründen versehenen Stellungnahme vom 16. Dezember 2024 haben die italienischen Behörden der Kommission nicht die vollständige Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie gemeldet.

All dies vorausgeschickt,

**richtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol
gemäß Artikel 35 des Autonomiestatuts
einen Begehrensantrag an das italienische Parlament bzw. an die Regierung, auf dass:**

1. der Entwurf des gesetzvertretenden Dekrets für die vollständige Umsetzung der Wegekostenrichtlinie (EU-Richtlinie 2022/362) umgehend verabschiedet wird, um die Verhängung finanzieller Sanktionen durch den Europäischen Gerichtshof zu vermeiden und gleichzeitig ein einheitliches und kohärentes staatliches Regelwerk für die Vergabe der Autobahnkonzessionen zu schaffen;
2. Tarifregelungen erlassen werden, die der europäischen Richtlinie entsprechen und zudem – soweit zulässig – eine deutliche Erhöhung der Gebühren für externe Kosten (einschließlich der Lärmbelastung, sofern diese wissenschaftlich begründet und mit Anhang III bis und III ter vereinbar ist) vorsehen, um die durch den Schwerverkehr verursachte Umweltbelastung zu verringern;
3. die Autobahnkonzessionäre verpflichtet werden, alle verkehrsbedingten Emissionen – sowohl Luftschadstoffe als auch Lärmemissionen – auf den einzelnen Autobahnabschnitten zu messen und regelmäßig offen zu legen, wobei die Daten nach Fahrzeugkategorien (EURO-

Emissionsklassen) und Nutzungszeiträumen zu differenzieren sind. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die für die Berechnung der Mautsätze herangezogenen Parameter – die den Grundsätzen der Gebührenbemessung nach externen Kosten und tariflicher Differenzierung entsprechen müssen - transparent und öffentlich zugänglich sind;

4. in Erwägung gezogen wird, die neu ausgestalteten Tarife und die Erhebung der Gebühren für externe Kosten nicht ausschließlich auf neue Konzessionen zu beschränken. Vielmehr sollen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten Lösungen erarbeitet werden, die eine Einführung von nachhaltigkeitsorientierten Mautgebühren auch für bestehende Autobahnkonzessionen erlauben.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
Paul KÖLLENSPERGER
Maria Elisabeth RIEDER
Alex PLONER
Franz PLONER