



Al Presidente del Consiglio regionale  
 Roberto Paccher

S E D E

Bolzano, 27 ottobre 2025

**Interrogazione n. 180 /XVII**

**Iniziative della Regione in merito alla procedura d'infrazione europea sull'Eurovignette e all'impatto atteso sulla società partecipata Autostrada del Brennero Spa (A22)**

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 (CO<sub>2</sub> 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,

**si interroga la Giunta regionale per sapere:**

1. Se sia a conoscenza della procedura di deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia UE per il mancato recepimento della Direttiva Eurovignette (2022/362)
2. Se abbia valutato lo schema di decreto legislativo elaborato dal MIT e se abbia espresso rilievi o proposte in merito alla nuova architettura tariffaria basata sui costi esterni (inquinamento atmosferico e CO<sub>2</sub>).
3. Se la società partecipata Autostrada del Brennero Spa abbia elaborato, in vista della riforma del sistema concessionario autostradale e delle pressanti richieste di conformità ambientale europee, delle ipotesi o studi di scenario per definire i possibili effetti determinati dal cambio di tariffe da applicare sull'asse autostradale A22 in conformità alla Direttiva Europea, in particolare in relazione alla potenziale applicazione di tariffe differenziate basate sulla classe di emissione del veicolo e/o sull'ora di utilizzo, e quale sia stato l'esito.
4. Se la Regione intenda avviare un confronto con Autostrada del Brennero Spa e le autorità nazionali competenti (ART) per garantire che eventuali future modifiche al sistema tariffario (attuali o successive al rinnovo della concessione) includano in modo trasparente e non discriminatorio l'imposizione di oneri per i costi esterni e l'adozione di misure per la riduzione dell'impatto ambientale, come previsto dalla normativa comunitaria.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali  
Paul Köllensperger  
Alex Ploner  
Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 27. Oktober 2025  
Prot. Nr. 3707 RegRat

**Nr. 180/XVII**

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

### A N F R A G E

#### **Maßnahmen der Region angesichts des von der EU eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens wegen nicht erfolgter Umsetzung der Eurovignetten-Richtlinie und erwartete Folgen für die Brennerautobahn AG, an der die Region beteiligt ist**

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 gesetzesvertretendes Dekret zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/362 ausgearbeitet. Der Entwurf, mit dem das gesetzesvertretende 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 (CO<sub>2</sub>-Emissionen und Luftschaadstoffemissionen) 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 neuen Tarifsystem nur für Autobahnkonzessionen gilt, die nach dem 18. Dezember 2024 vergeben werden.

Wenngleich bereits ein ausformulierter Gesetzestext vorlag (der Entwurf eines gesetzesvertretenden 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.

Dies vorausgeschickt,

**befragen die unterfertigten Regionalratsabgeordneten die Regionalregierung,  
um Folgendes zu erfahren:**

1. Ob sie Kenntnis davon hat, dass gegen Italien wegen der nicht erfolgten Umsetzung der Wegekostenrichtlinie (2022/362) Klage vor dem Europäischen Gerichtshof eingereicht worden ist?
2. Ob sie den vom Transport- und Verkehrsministerium ausgearbeiteten Entwurf eines gesetzesvertretenden Dekretes begutachtet und Bemerkungen oder Vorschläge zum neuen, auf dem Grundsatz der Deckung der externen Kosten (CO<sub>2</sub>-Emissionen und Luftsadstoffemissionen) basierenden Tarifsystem vorgebracht hat?
3. Ob die Brennerautobahngesellschaft, an der die Region beteiligt ist, vor dem Hintergrund der Reform der Autobahnkonzessionen und der zunehmenden europäischen Umweltauflagen Recherchen bzw. Studien durchgeführt hat, um abzuschätzen, welche Folgen eine Anpassung der Mauttarife auf der A22 im Sinne der EU-Vorgaben hätte – insbesondere in Bezug auf die mögliche Anwendung differenzierter Tarife nach Emissionsklasse des Fahrzeugs und/oder der Nutzungszeit –, und welches Ergebnis diese Recherchen ergeben haben?
4. Ob die Region beabsichtigt, Gespräche mit der Brennerautobahn AG und der italienischen Regulierungsbehörde für den Verkehrssektor (ART) aufzunehmen, damit mögliche zukünftige Anpassungen des Tarifsystems (vor oder nach der Erneuerung der Konzession) in transparenter und nichtdiskriminierender Weise die Anlastung externer Kosten sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung vorsehen, wie dies nach dem EU-Recht erforderlich ist?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN  
Paul Köllensperger  
Alex Ploner  
Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder