



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0171/2011

25.5.2011

*****II**

RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Saïd El Khadraoui

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	28
PROCEDURA.....	30

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture

(15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione del Consiglio in prima lettura (15145/1/2010 – C7-0045/2011),
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 16 dicembre 2009¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 12 febbraio 2009²,
 - visto il parere della Commissione (COM(2011)0069),
 - vista la sua posizione in prima lettura sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0436)³,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 7, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 66 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0171/2011),
1. adotta la posizione in seconda lettura figurante in appresso;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 255 del 22.9.2010, pag. 92.

² GU C 120 del 28.5.2009, pag. 47.

³ GU C 87 E dell'1.4.2010, pag. 345.

Emendamento 1

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 5 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

(5 bis) I modi di trasporto diversi dal trasporto su strada hanno già iniziato a internalizzare i costi esterni e la pertinente normativa dell'Unione introduce gradualmente tale internalizzazione o almeno non la ostacola. Le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo sono già incluse nel sistema di scambio delle quote di emissioni (ETS) ai sensi della direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. Il sistema di scambio delle quote di emissioni riguarda anche l'elettricità prodotta per i treni. Altri costi esterni possono essere internalizzati attraverso tasse aeroportuali, che possono essere modulate a fini ambientali ai sensi della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, e attraverso canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Nel settore del trasporto su strada, si applicano già varie imposte e tasse, tra cui quelle volte a compensare parzialmente i costi esterni quali le emissioni di CO₂, come ad esempio nel caso delle accise sui

carburanti. Tuttavia, tale processo deve essere monitorato e incoraggiato ulteriormente, al fine di istituire un quadro a livello di Unione per l'internalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto.

Emendamento 2

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 10

Posizione del Consiglio

(10) Ai fini della presente direttiva, il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo dei costi esterni ***dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico*** fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo degli oneri per i costi esterni.

Emendamento

(10) Ai fini della presente direttiva, il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo dei costi esterni fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo degli oneri per i costi esterni.

Motivazione

In linea con l'emendamento 9 della prima lettura del Parlamento.

Emendamento 3

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 12

Posizione del Consiglio

(12) I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utenti occasionali, in quanto buona parte di questi sono probabilmente trasportatori stranieri. È opportuno pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali per i veicoli pesanti.

Emendamento

(12) ***I diritti di utenza basati sulla durata costituiscono un sistema transitorio per consentire l'applicazione sin da ora del principio "chi usa paga", laddove non sia ancora possibile applicare un sistema di tariffazione basato sulle distanze percorse, che riflette meglio l'utilizzo effettivo delle infrastrutture.*** I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utenti occasionali, in quanto buona parte di questi

sono probabilmente trasportatori stranieri. È opportuno pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali per i veicoli pesanti.

Motivazione

In sostituzione dell'emendamento 11 di prima lettura del Parlamento (nonché prima lettura del Parlamento dell'articolo 11).

Cfr. anche l'articolo 7, paragrafo 2, sulle possibilità di combinare i sistemi di tariffazione basati sulla durata e sui chilometri.

Emendamento 4

Posizione del Consiglio – atto modificativo
Considerando 12 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

(12 bis) Devono essere compiuti sforzi a medio termine per realizzare una convergenza delle modalità utilizzate da tutti i sistemi di tariffazione degli Stati membri per il calcolo dei costi esterni, al fine di garantire che gli autotrasportatori europei ricevano segnali adeguati in materia di tariffazione che li incentivino a ottimizzare il loro comportamento.

Motivazione

Ripristino dell'emendamento 10 di prima lettura del PE.

Emendamento 5

Posizione del Consiglio – atto modificativo
Considerando 18 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

(18 bis) Quando, su un determinato tratto stradale, è applicata una differenziazione al fine di ridurre la congestione, tale differenziazione deve essere stabilita e applicata in modo neutro dal punto di

vista degli introiti, garantendo vantaggi finanziari significativi agli autotrasportatori che scelgono di utilizzare il tratto stradale interessato al di fuori delle ore di punta rispetto a quelli che scelgono di utilizzarlo nelle ore di punta.

Motivazione

La differenziazione dovrebbe essere applicata al fine di offrire chiari incentivi finanziari per spostare l'utilizzo verso le ore non di punta sullo stesso tratto. Il considerando chiarisce che, quando si applica una tariffa differenziata, occorre fornire una compensazione finanziaria sullo stesso tratto. Il calcolo esatto e la verifica aritmetica della compensazione saranno eseguiti come per la differenziazione prevista dall'attuale direttiva, ossia "sulla rete di infrastruttura di cui trattasi" (articolo 7 ter, paragrafo 1).

Emendamento 6

**Posizione del Consiglio – atto modificativo
Considerando 21 bis (nuovo)**

Posizione del Consiglio

Emendamento

(21 bis) Il corridoio in cui è possibile applicare una maggiorazione può prevedere tratti stradali montani paralleli, prossimi e direttamente concorrenti sui quali il traffico può essere deviato in seguito all'introduzione della maggiorazione. In caso di progetti transfrontalieri, l'applicazione della presente disposizione dovrebbe essere concordata tra gli Stati membri interessati e dalla Commissione.

Motivazione

L'opportuno inserimento dei termini "paralleli e montani" dovrebbe essere integrato inserendo i termini "prossimi e direttamente concorrenti". Il termine "prossimi" è necessario per evitare che una maggiorazione sia autorizzata in tratti stradali lontani dalle sezioni in cui la maggiorazione è già autorizzata. L'assenza di ogni riferimento alla distanza potrebbe consentire la possibilità di applicare una maggiorazione in qualsiasi luogo in modo arbitrario. L'inserimento dei termini "direttamente concorrenti" è necessario per collegare la maggiorazione a una deviazione sostanziale del traffico.

Emendamento 7

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 27

Posizione del Consiglio

(27) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è preferibile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. È pertanto preferibile imporre un onere per i costi esterni mediante tali sistemi conformemente alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità.

Emendamento

(27) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è preferibile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. È pertanto preferibile imporre un onere per i costi esterni mediante tali sistemi conformemente alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità. ***È importante che l'obiettivo della presente direttiva sia conseguito secondo modalità che non arrechino pregiudizio al corretto funzionamento del mercato interno. La Commissione dovrebbe pertanto monitorare i progressi conseguiti nel quadro della direttiva 2004/52/CE al fine di attuare entro i termini stabiliti un vero sistema europeo di telepedaggio, che limiti il numero di dispositivi di telepedaggio nel veicolo ad una unità e sia pienamente compatibile con le reti di pedaggio di tutti gli Stati membri. La Commissione dovrebbe inoltre sostenere gli Stati membri che desiderano cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di pedaggi applicabile all'insieme dei loro territori.***

Motivazione

Il considerando sostituisce gli emendamenti 15, 16, 17, 20, 51, 53 di prima lettura del Parlamento.

Il nuovo emendamento ribadisce il ruolo della Commissione inteso a monitorare la corretta attuazione della direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio affinché l'interoperabilità diventi pienamente efficace entro i termini stabiliti. Esso comprende la trasmissione di una relazione su una revisione di metà periodo al PE, ai sensi dell'articolo 21 della direttiva. Vedasi anche la posizione comune all'articolo 1, punto 3 (articolo 8 ter, paragrafi 1 e 2).

Emendamento 8

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 28 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

(28 bis) Gli Stati membri devono essere in grado di ricorrere alla dotazione di bilancio della rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e ai Fondi strutturali per migliorare le infrastrutture di trasporto, onde ridurre i costi esterni dei trasporti in generale e attuare strumenti elettronici di riscossione dei pedaggi nel quadro della presente direttiva.

Motivazione

Ripristino dell'emendamento 18 di prima lettura del PE.

Emendamento 9

Posizione del Consiglio – atto modificativo Considerando 34

Posizione del Consiglio

Emendamento

(34) Nell'applicare metodi scientifici alternativi per il calcolo degli oneri per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero ***essere in grado di*** tener conto dei valori dei costi monetari delle esternalità riportati nello studio intitolato "Handbook on estimation of external cost in the transport sector", che fornisce un quadro dello stato dell'arte, sotto il profilo teorico e pratico, della valutazione dei costi esterni.

(34) Nell'applicare metodi scientifici alternativi per il calcolo degli oneri per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero tener conto ***dei metodi per il calcolo*** dei valori dei costi monetari delle esternalità riportati nello studio intitolato "Handbook on estimation of external cost in the transport sector", che fornisce un quadro dello stato dell'arte, sotto il profilo teorico e pratico, della valutazione dei costi esterni.

Motivazione

In linea con la prima lettura del Parlamento. Il manuale dovrebbe essere usato come guida per calcolare i costi esterni, in correlazione con il considerando 10.

Emendamento 10

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 – paragrafo 5

Posizione del Consiglio

5. Uno Stato membro può scegliere di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate se ritiene che un'estensione ai veicoli di peso inferiore alle 12 tonnellate possa, *tra l'altro*:

a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;

b) comportare costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Emendamento

5. Uno Stato membro può scegliere di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate se ritiene che un'estensione ai veicoli di peso inferiore alle 12 tonnellate possa:

a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico; *o*

b) comportare costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi e/o diritti di utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione e ai motivi che ne sono alla base.

Motivazione

Il campo di applicazione per quanto riguarda i veicoli dovrebbe essere in linea con la definizione di veicolo ribadita dal Consiglio all'articolo 1, paragrafo 1, lettera d). In vista di conseguire un accordo, potremmo accettare di ritornare al compromesso conseguito nel 2006, secondo il quale era possibile concedere una deroga alla regola in base a determinate condizioni (a o b). Si potrebbero aggiungere altri motivi diversi da quelli elencati nell'accordo del 2006. Esso introduce inoltre un quadro trasparente nel quale gli Stati membri spiegano chiaramente i motivi della loro decisione di non far pagare i veicoli di 3,5 tonnellate.

Emendamento 11

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 ter – paragrafo 1

Posizione del Consiglio

1. Gli oneri per l'infrastruttura si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale *o* un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

Emendamento

1. Gli oneri per l'infrastruttura si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale *e/o di* un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

Motivazione

È opportuno sottolineare che l'obiettivo di tale proposta è di proteggere l'equilibrio economico e finanziario delle concessioni esistenti e delle concessioni per le quali la procedura di assegnazione è già iniziata. È certamente noto che i livelli dei pedaggi si ripercuotono sui livelli della domanda; ne segue che un aumento eccessivo dei pedaggi, non previsto dal contratto, potrebbe condurre a una riduzione della domanda di traffico con conseguenti ripercussioni sulle concessioni e sui loro relativi piani economici e finanziari (il che a sua volta porterebbe a numerose controversie).

Emendamento 12

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 1 – comma 1

Posizione del Consiglio

1. Gli oneri per i costi esterni possono essere stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali *con una densità di* popolazione esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni possono includere il costo dell'inquinamento acustico dovuto al

Emendamento

1. Gli oneri per i costi esterni possono essere stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali *dove la* popolazione è esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni possono includere il costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico.

traffico.

Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III bis e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III ter.

Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III bis e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III ter.

Motivazione

È stato impossibile determinare in modo convincente se i termini "densità di popolazione" nella posizione del Consiglio potessero includere in misura sufficiente le valli montane.

Emendamento 13

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 3

Posizione del Consiglio

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni fino a **quattro anni** dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

Emendamento

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni fino a **tre anni** dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

Motivazione

L'emendamento 35 di prima lettura del PE prevede che: non è consentita l'imposizione di costi esterni per la classe Euro VI fino al gennaio 2013/2014 (la classe Euro VI diventa obbligatoria per l'autorizzazione di tutti i nuovi modelli dal 31 dicembre 2012 – registrazione di nuovi veicoli un anno dopo). Si trattava di un incentivo efficace per il rinnovo del parco veicoli. La posizione del Consiglio ha introdotto una deroga più lunga che può esentare una percentuale alquanto importante del trasporto internazionale dagli oneri sull'inquinamento atmosferico (circa il 60% alla fine del 2017). La deroga dovrebbe quindi essere di tre anni al massimo.

Emendamento 14

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 5

Posizione del Consiglio

5. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 quater.

Emendamento

5. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 quater, **tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I, II e III. Tutti gli introiti prodotti saranno investiti nel finanziamento della costruzione di progetti prioritari di interesse europeo indicati all'allegato III della decisione n. 1692/96/CE.**

Motivazione

Occorre fornire validi incentivi per il rinnovo dei parchi veicoli, insieme ad incentivi finanziari a favore di veicoli meno inquinanti, che devono essere accompagnati da sanzioni pecuniarie per i mezzi pesanti più inquinanti. Nel contempo non bisogna dimenticare che, ai sensi della direttiva, gli introiti derivanti dalle maggiorazioni sono destinati al finanziamento di progetti prioritari nel quadro della rete RTE-T.

Emendamento 15

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 3 – lettera c

Posizione del Consiglio

c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del **175%** rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 ter; e

Emendamento

c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del **200%** rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 ter; e

Motivazione

Un sistema di tariffazione intelligente è un sistema che dà agli utenti segnali chiari in materia di tariffazione, elemento necessario nelle varie politiche per conseguire obiettivi quali rinnovo dei parchi veicoli, un uso più efficiente delle infrastrutture di trasporto e la limitazione dell'impatto ambientale. Una variazione neutra sul piano delle entrate è già prevista nella direttiva Eurobollo II (variazione inferiore in termini percentuali ma nessuna limitazione nelle ore giornaliere). Il possibile aumento della differenziazione, già proposto nella prima lettura del Parlamento (cfr. em. 43) dovrebbe essere sufficientemente significativo per dare tali segnali chiari in materia di tariffazione.

Emendamento 16

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 3 – lettera d

Posizione del Consiglio

d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le **cinque ore** giornaliere.

Emendamento

d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le **otto ore** giornaliere.

Motivazione

Le limitazioni in termini di ore durante le quali può essere riscosso l'onere massimo sono problematiche (e non sono in linea con la prima lettura del Parlamento) poiché limitano il margine di azione degli Stati membri per contrastare la congestione quando ciò è necessario. Attualmente è più probabile che le ore di punta effettive sulle strade dell'UE siano intorno alle otto ore giornaliere invece delle cinque ore proposte. Combinando una ragionevole flessibilità per gli Stati membri con le specificazioni proposte (solo sui tratti stradali congestionati, variazione sullo stesso tratto stradale, cfr. emm. 5 e 15) e nuovi obblighi (cfr. emm. 16 e 17) si offrono agli operatori ulteriori rassicurazioni per la gestione corretta di tale misura.

Emendamento 17

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 3 – lettera d bis (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

d bis) la differenziazione è stabilita e applicata su un tratto stradale interessato dalla congestione del traffico, al fine di offrire tariffe di pedaggio ridotte agli autotrasportatori che scelgono di viaggiare al di fuori delle ore di punta e di applicare tariffe di pedaggio maggiorate a coloro che scelgono di viaggiare durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale.

Emendamento 18

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 3 – lettera d ter (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

d ter) uno Stato membro che desideri introdurre tale differenziazione ne informa la Commissione e le trasmette le informazioni necessarie al fine di garantire che le condizioni siano rispettate.

Emendamento 19

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 4 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

4 bis. La Commissione predispose un vademecum per utenti sull'implementazione della direttiva, da redigere nelle lingue degli Stati membri che applicheranno la direttiva, con un particolare focus dedicato alla modulazione della congestione; al fine di consentire ai soggetti pubblici e privati di predisporre piani industriali che tengano conto dei possibili effetti determinati dall'applicazione di tale modulazione. Tale manuale deve esse pubblicato entro....*

** GU: inserire la data corrispondente a tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.*

Motivazione

Il principio della modulazione avrà conseguenze significative sulla predisposizione di contratti di fornitura del servizio di trasporto a causa dell'incertezza del costo del singolo

viaggio fornito dalle imprese di autotrasporto. Serve chiarezza sulle modalità di implementazione di questa misura, da un punto di vista tecnologico ed economico.

Emendamento 20

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 nonies – paragrafo 3 – lettera d bis (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

d bis) un piano specifico indicante le modalità di impiego dei proventi supplementari derivanti da oneri per i costi esterni.

Emendamento 21

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 nonies – paragrafo 4 – comma 2

Posizione del Consiglio

Emendamento

Lo Stato membro interessato adegua l'onere per i costi esterni proposto per ottemperare alla decisione. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 quinquies.

Lo Stato membro interessato adegua l'onere per i costi esterni proposto per ottemperare alla decisione. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 quinquies *e al Parlamento europeo.*

Emendamento 22

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 undecies – paragrafo 4

Posizione del Consiglio

Emendamento

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri riscuotono e raccolgono l'onere per i costi esterni mediante un sistema

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri riscuotono e raccolgono l'onere per i costi esterni mediante un sistema

elettronico conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE.

elettronico conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE. ***La Commissione promuove qualsiasi cooperazione tra gli Stati membri che possa risultare necessaria per garantire sistemi di riscossione del pedaggio interoperabili utilizzabili sul territorio di un altro Stato membro.***

Emendamento 23

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2

Posizione del Consiglio

2. Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***dovrebbero essere*** utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti, mediante tra l'altro:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) l'ottimizzazione della logistica; ***o***
- g) il miglioramento della sicurezza stradale.

Emendamento

2. Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***sono*** utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti, mediante tra l'altro:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) l'ottimizzazione della logistica;
- g) il miglioramento della sicurezza stradale;

g bis) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

Uno Stato membro che percepisce un onere per l'infrastruttura decide dell'utilizzo dei proventi generati da questo onere. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, le entrate derivanti dai proventi sono utilizzate principalmente a favore del settore dei trasporti su strada e dell'ottimizzazione del sistema dei trasporti stradali.

Almeno il 15% degli introiti generati dagli oneri per i costi esterni e per le infrastrutture in ciascuno Stato membro è destinato al finanziamento di progetti RTE-T ai fini di una maggiore sostenibilità dei trasporti. Tale percentuale aumenta gradualmente nel corso del tempo.

Motivazione

Ripristino degli emendamenti 55, 56 e 57 di prima lettura del Parlamento.

Emendamento 24

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 quater

Posizione del Consiglio

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda:

- l'adeguamento dell'allegato 0 all'acquis dell'Unione;
- l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico delle formule di cui ai punti 4.1 e 4.2 dell'allegato III bis.

Emendamento

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda:

- l'adeguamento dell'allegato 0 all'acquis dell'Unione;
- l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico delle formule di cui ai punti 4.1 e 4.2 dell'allegato III bis *e dei metodi di calcolo di cui alle sezioni 2 e 3 dell'allegato III.*

Si applicano le procedure di cui agli articoli 9 sexies, 9 septies and 9 octies agli atti delegati di cui al presente articolo.

Si applicano le procedure di cui agli articoli 9 sexies, 9 septies and 9 octies agli atti delegati di cui al presente articolo.

Motivazione

In linea con l'emendamento 58 della prima lettura del Parlamento. Alcuni adeguamenti tecnici dovrebbero essere concordati a livello tecnico.

Emendamento 25

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Posizione del Consiglio

1. Entro ...* e in seguito ogni quattro anni, gli Stati membri che prelevano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura redigono una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione, imposti nel loro territorio e la trasmettono alla Commissione, che li mette a disposizione degli altri Stati membri. La relazione può escludere i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 e che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi restano in vigore ed a condizione che non subiscano modifiche sostanziali. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- b) la variazione medio ponderato per i costi per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo; e
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura.

* GU: inserire la data corrispondente a

Emendamento

1. Entro ... * e in seguito ogni quattro anni, gli Stati membri che prelevano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura redigono una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione, imposti nel loro territorio e la trasmettono alla Commissione, che li mette a disposizione degli altri Stati membri. La relazione può escludere i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 e che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi restano in vigore ed a condizione che non subiscano modifiche sostanziali. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- b) la variazione medio ponderato per i costi per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo; e
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura.

* GU: inserire la data corrispondente a

quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

Termine più breve rispetto alla prima lettura del Parlamento.

Emendamento 26

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

c bis) l'uso degli introiti e le azioni adottate a norma dell'articolo 9, paragrafo 2.

Motivazione

Maggiore trasparenza e responsabilità, in linea con la prima lettura del Parlamento.

Emendamento 27

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1

Posizione del Consiglio

Emendamento

2. Entro ...,* la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 9 quinquies, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'impatto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni sul recupero dei costi relativi all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. Inoltre la relazione analizza, sulla scorta di monitoraggi continui, e valuta tra l'altro:

* GU: inserire la data corrispondente a

2. Entro ... *, la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 9 quinquies, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'impatto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni sul recupero dei costi relativi all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. Inoltre la relazione analizza, sulla scorta di monitoraggi continui, e valuta tra l'altro:

* GU: inserire la data corrispondente a

sessanta mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

Termine più breve rispetto alla prima lettura del Parlamento.

Emendamento 28

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

c bis) la fattibilità economica e tecnica dell'introduzione di oneri minimi basati sulla distanza sui principali assi interurbani. La relazione specifica i tipi di assi stradali su cui si potrebbe imporre un onere, i modi possibili di percepire e controllare la riscossione di tali oneri in modo efficace rispetto ai costi e un semplice metodo comune di fissare i tassi minimi.

Motivazione

Tale punto è stato proposto dalla Commissione e confermato dalla prima lettura del Parlamento.

Emendamento 29

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera c ter (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

c ter) il grado di interoperabilità tra i diversi sistemi di pedaggio negli Stati membri come stabilito dalla direttiva 2004/52/CE.

Emendamento 30

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera c quater (nuova)

Posizione del Consiglio

Emendamento

c quater) la fattibilità economica e tecnica di abolire gradualmente i sistemi basati sulla durata e di introdurre sistemi basati sulla distanza.

Motivazione

Ripristino dell'emendamento 61 della prima lettura del Parlamento.

Emendamento 31

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Posizione del Consiglio

Emendamento

La relazione è accompagnata da una proposta destinata al Parlamento europeo e al Consiglio in vista di un'ulteriore revisione della presente direttiva.

Motivazione

Ripristino dell'emendamento 63 di prima lettura del PE.

Emendamento 32

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 2

Posizione del Consiglio

Emendamento

Per garantire una concorrenza intermodale equa imponendo al tempo stesso una

Per garantire una concorrenza intermodale equa imponendo al tempo stesso una

tariffazione progressiva dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, la relazione deve includere un calendario delle misure che restano da adottare per affrontare *i* modi di trasporto e/o gli elementi di costo esterno non ancora presi in considerazione.

tariffazione progressiva dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, la relazione deve includere un calendario delle misure che restano da adottare per affrontare ***altre categorie di veicoli o altri*** modi di trasporto e/o gli elementi di costo esterno non ancora presi in considerazione, ***in particolare i costi delle emissioni di CO2, qualora la creazione di una tassa comune sui carburanti legata ai cambiamenti climatici non consentisse di ottenere risultati soddisfacenti, il costo degli incidenti e il costo della perdita di biodiversità.***

Motivazione

Ripristino dell'emendamento 62 della prima lettura del Parlamento e del testo della Commissione al par. 2, lettere a) e b).

Emendamento 33

Posizione del Consiglio – atto modificativo

Articolo 2

Direttiva 1999/62/CE

Paragrafo 1 – comma 1

Posizione del Consiglio

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

* GU: inserire la data corrispondente a ***trentasei mesi*** dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni ***nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.***

* GU: inserire la data corrispondente a ***ventiquattro mesi*** dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

In linea con la prima lettura del Parlamento.

Emendamento 34

Posizione del Consiglio – atto modificativo
Allegato

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III bis – paragrafo 2 – comma 2

Posizione del Consiglio

Se del caso, notifica alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere per i costi esterni più elevato può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore.

Emendamento

Se del caso, notifica alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere per i costi esterni **correlati al rumore** più elevato può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore.

Motivazione

Precisazione dell'intenzione della posizione del Consiglio.

Emendamento 35

Posizione del Consiglio – atto modificativo
Allegato

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III ter – punto 1 – tabella 1

Posizione del Consiglio

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

Centesimi di euro/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
<i>dopo il 31 dicembre 2013</i>	3	2
	0	
EURO VI	2	0
<i>dopo il 31 dicembre 2017</i>		1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

Emendamento

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

Centesimi di euro/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
<i>a partire dal 1° gennaio 2013</i>	3	2
	0	
EURO VI	2	0
<i>a partire dal 1° gennaio 2017</i>		1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

Motivazione

Collegato all'emendamento 13.

MOTIVAZIONE

È trascorso qualche tempo da quando la posizione del Parlamento europeo sull'Eurobollo III è stata adottata in prima lettura.

Il Presidente del Parlamento ha comunicato la posizione del Consiglio nel corso della seconda tornata di febbraio e per il completamento della seconda lettura resta tempo fino a giugno.

Il relatore desidera ricordare gli scopi fondamentali della direttiva:

Con essa sarà consentito agli Stati membri, se lo desiderano, di addebitare agli utenti della strada anche alcuni costi esterni (contenuti) così da introdurre in maniera definitiva il principio "chi inquina, paga" nel trasporto stradale.

Sempre in virtù di essa gli Stati membri avranno ulteriori possibilità di incrementare l'efficienza dei propri sistemi di pedaggio nazionali, disponendo così di un miglior strumento di gestione della domanda di trasporto.

La posizione del Consiglio ha confermato tali obiettivi.

Le aspirazioni e il punto di vista politico del relatore sul fascicolo in esame, esposti altresì nella nota esplicativa della relazione per la prima lettura, sono noti.

Adesso, o così pare, è venuto il momento di adottare un approccio pragmatico per evitare ulteriori perdite di tempo e conseguire il miglior compromesso possibile in seno al Parlamento e con il Consiglio.

Gli emendamenti proposti sono frutto di consultazioni con i gruppi politici: il relatore ha riproposto con maggior pragmatismo i punti chiave della posizione del PE espressa in prima lettura (tenendo conto dei nuovi assetti politici successivi alle ultime elezioni) ed ha ampiamente riconosciuto i nuovi e sensati punti inseriti dal Consiglio.

Gli emendamenti del relatore si focalizzano soprattutto sugli elementi chiave in appresso:

1) La proposta di scelta dei costi esterni e i meccanismi di variazione degli oneri per l'infrastruttura – neutri sul piano degli introiti – anziché la possibilità di addebitare i costi per la congestione. Ciò concerne soprattutto il numero massimo giornaliero di ore di punta, il margine massimo di variazione ed una formulazione più precisa che garantisca la neutralità di suddetta variazione sul piano degli introiti.

2) L'assegnazione degli introiti provenienti da infrastrutture e costi esterni, da impiegarsi in particolare per i trasporti sostenibili e la rete transeuropea: un'efficace assegnazione degli introiti (che accresce la responsabilità e la trasparenza) non soltanto porta ad una maggiore accettazione da parte del pubblico, ma velocizza altresì la diminuzione dei costi esterni del trasporto stradale.

3) Incentivi efficaci per il rinnovo del parco veicoli (deroga agli oneri per inquinamento atmosferico applicata a veicoli delle classi Euro V o VI e istituzione della maggiorazione).

4) Campo di applicazione sui veicoli. La concessione di esenzioni dalla normativa potrebbe avvenire soltanto a condizioni ben precisate.

5) Meccanismo di presentazione di relazioni e fasi successive. L'importanza di una verifica periodica dei sistemi nazionali di pedaggio e nuove iniziative da parte della Commissione per progredire gradualmente verso sistemi di pedaggio della massima efficacia.

Il relatore ha la certezza che, basandosi sul proprio progetto di relazione, sia possibile cooperare strettamente nelle prossime settimane per conseguire un accordo il più favorevole possibile con il Consiglio.

PROCEDURA

Titolo	Tassazione a carico di autoveicoli pesanti			
Riferimenti	15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD)			
Prima lettura del PE – Numero P	11.3.2009	T6-0113/2009		
Proposta della Commissione	COM(2008)0436 – C6-0276/2008			
Annuncio in Aula del ricevimento della posizione del Consiglio in prima lettura	17.2.2011			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 17.2.2011			
Relatore(i) Nomina	Saïd El Khadraoui 24.1.2011			
Esame in commissione	28.2.2011	14.3.2011	11.4.2011	24.5.2011
Approvazione	12.4.2011			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	27 1 11		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Guido Milana, Dominique Riquet, Corien Wortmann-Kool			
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Gianluca Susta, Patrizia Toia			
Deposito	25.5.2011			