



26.4.2018

## **PARERE**

della commissione per i problemi economici e monetari

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli (COM(2017)0276 – C8-0196/2017 – 2017/0115(CNS))

Relatore per parere: Markus Ferber

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

### I – Contesto della proposta

Il 31 maggio 2017 la Commissione ha annunciato "L'Europa in movimento", una strategia a lungo termine per modernizzare le reti di trasporto europee. La strategia propone una serie di iniziative volte a favorire la transizione verso l'energia pulita, una tariffazione stradale più equa e una riduzione della congestione del traffico nonché ad accogliere nuovi sviluppi in materia di digitalizzazione. Un sistema di trasporto efficiente e affidabile è essenziale per il buon funzionamento del mercato interno e costituisce un settore chiave per l'economia.

La proposta di direttiva del Consiglio mira a offrire agli Stati membri il margine d'azione necessario a ridurre le aliquote minime di tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con l'obiettivo di eliminare progressivamente le tasse sugli autoveicoli.

Per loro natura, le tasse annuali sugli autoveicoli sono pagamenti connessi al fatto che il veicolo è immatricolato a nome del contribuente nel corso di un determinato periodo e, in quanto tali, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura.

La direttiva proposta prevede dunque la graduale sostituzione delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con pedaggi e diritti di utenza. La proposta è, in effetti, presentata congiuntamente con un'altra proposta che promuove l'applicazione di pedaggi, vale a dire una forma di tariffazione stradale in base alla distanza percorsa. L'eliminazione delle tasse annuali sugli autoveicoli dovrebbe facilitare la transizione verso la tariffazione stradale basata sulla distanza percorsa, che sarà più efficace nell'incentivare la riduzione della congestione del traffico e delle emissioni.

La graduale riduzione delle tasse sugli autoveicoli avverrà attraverso la modifica delle aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE in cinque fasi durante un periodo di cinque anni consecutivi. La diminuzione graduale delle aliquote minime mira a ridurre al minimo il rischio di distorsioni di concorrenza tra gli operatori di trasporto stabiliti in diversi Stati membri.

Secondo la valutazione d'impatto della Commissione, la possibilità di diminuire l'imposta sugli autoveicoli potrebbe ridurre l'onere a carico degli autotrasportatori di 2 miliardi di EUR all'anno, mentre la diffusione della tariffazione stradale basata sulla distanza percorsa potrebbe determinare maggiori introiti da pedaggi pari a 10 miliardi di EUR all'anno.

### II – Posizioni del relatore

Il relatore sostiene gli obiettivi della proposta di direttiva del Consiglio di eliminare progressivamente le tasse annuali sugli autoveicoli e di facilitare la transizione verso la tariffazione stradale basata sulla distanza percorsa, che contribuirebbe allo scopo di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento atmosferico. Le modifiche proposte garantiranno che i sistemi di tariffazione stradale siano maggiormente in linea con i principi "chi inquina paga" e "chi usa paga". Il relatore si compiace del fatto che la Commissione proponga di evitare la doppia imposizione sostituendo le tasse con un sistema di tariffazione basata sulla distanza entro il 2024.

Tuttavia, il relatore esprime preoccupazione per la progressiva eliminazione delle aliquote minime nell'arco di un periodo di cinque anni. In base alle attuali proposte, le aliquote minime saranno ridotte progressivamente in cinque fasi, ciascuna delle quali rappresenta una

riduzione del 20 % rispetto al livello attuale, fino all'azzeramento. Di conseguenza, gli Stati membri che sceglieranno di eliminare progressivamente le aliquote minime secondo i tempi proposti nella direttiva del Consiglio dovranno fissare nuove aliquote ogni anno per un periodo di cinque anni, il che comporterà costi amministrativi significativi per le autorità nazionali e aumenterà l'onere per il settore dei trasporti.

Per questo, il relatore propone di modificare la proposta di direttiva del Consiglio per garantire una maggiore flessibilità nella progressiva eliminazione delle aliquote minime, che consentirebbe agli Stati membri di stabilire riduzioni maggiori delle aliquote minime suddivise in un numero minore di fasi.

Dato che la proposta di direttiva rientra esclusivamente nell'ambito di competenza (tassazione) della commissione per i problemi economici e monetari (ECON), il relatore invita la commissione per i trasporti e il turismo ad accogliere gli emendamenti della commissione ECON senza modificarli.

## EMENDAMENTI

La commissione per i problemi economici e monetari invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di direttiva Considerando 5

##### *Testo della Commissione*

(5) Gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli, segnatamente mediante la diminuzione delle aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE. ***Al fine di ridurre al minimo il rischio relativo alle distorsioni di concorrenza tra gli operatori di trasporto stabiliti in vari Stati membri, tale diminuzione dovrebbe avvenire in modo graduale.***

##### *Emendamento*

(5) Gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli, segnatamente mediante la diminuzione delle aliquote minime stabilite nella direttiva 1999/62/CE. ***Tuttavia, il passaggio dalla tassa sugli autoveicoli ai pedaggi in ciascuno Stato membro non dovrebbe generare una perdita di entrate. La progressiva riduzione della tassa sugli autoveicoli applicata da uno Stato membro dovrebbe essere totalmente controbilanciata da entrate supplementari generate attraverso il proprio sistema di pedaggio. Entro il 1° gennaio 2024, tutti gli Stati membri dovrebbero aver attuato il sistema di pedaggio in linea con quanto disposto dalla direttiva.***

### Emendamento 2

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)**  
Direttiva 1999/62/CE  
Articolo 6 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(2 bis) All'articolo 6 è aggiunto il seguente paragrafo:**

**"4 bis. La progressiva riduzione della tassa sugli autoveicoli applicata da uno Stato membro è totalmente controbilanciata da entrate supplementari generate attraverso il proprio sistema di pedaggio. Entro il 1° gennaio 2024, tutti gli Stati membri attuano il sistema di pedaggio in linea con quanto disposto dalla direttiva."**

### **Emendamento 3**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – lettera a**  
Direttiva 1999/62/CE  
Allegato I – tabella A – titolo

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Tabella A: ALIQUOTE MINIME DI IMPOSTA DA APPLICARE AGLI AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI FINO AL 31 DICEMBRE [...] *[insert year of entry into force of this Directive]*

Tabella A: ALIQUOTE MINIME DI IMPOSTA DA APPLICARE AGLI AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI FINO AL 31 DICEMBRE 2018

### **Emendamento 4**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – lettera b**  
Direttiva 1999/62/CE  
Allegato I – tabella B

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

**soppresso**

## **Emendamento 5**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato I – tabella C

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

## **Emendamento 6**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato I – tabella D

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato I – tabella E

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato I – tabella F – titolo

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Tabella F: ALIQUOTE MINIME DI  
IMPOSTA DA APPLICARE AGLI  
AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL  
TRASPORTO DI MERCI A

Tabella F: ALIQUOTE MINIME DI  
IMPOSTA DA APPLICARE AGLI  
AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL  
TRASPORTO DI MERCI A

DECORRERE DAL 1° GENNAIO [...] *[insert the fifth year following the entry into force of this directive]*

DECORRERE DAL 1° GENNAIO **2024**

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

<b>Titolo</b>	Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli	
<b>Riferimenti</b>	COM(2017)0276 – C8-0196/2017 – 2017/0115(CNS)	
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 3.7.2017	
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	ECON 16.11.2017	
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Markus Ferber 5.10.2017	
<b>Esame in commissione</b>	27.2.2018	24.4.2018
<b>Approvazione</b>	24.4.2018	
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 36 -: 15 0: 3	
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Burkhard Balz, Hugues Bayet, Pervenche Berès, Thierry Cornillet, Markus Ferber, Sven Giegold, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Cătălin Sorin Ivan, Petr Ježek, Barbara Kappel, Wolf Klinz, Georgios Kyrtos, Philippe Lamberts, Werner Langen, Bernd Lucke, Olle Ludvigsson, Ivana Maletić, Gabriel Mato, Costas Mavrides, Alex Mayer, Bernard Monot, Caroline Nagtegaal, Luděk Niedermayer, Stanisław Ożóg, Dimitrios Papadimoulis, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Pirkko Ruohonen-Lerner, Alfred Sant, Martin Schirdewan, Molly Scott Cato, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Theodor Dumitru Stolojan, Paul Tang, Ramon Tremosa i Balcells, Marco Valli, Tom Vandenkendelaere, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker, Marco Zanni	
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Mady Delvaux, Manuel dos Santos, Ashley Fox, Krišjānis Kariņš, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Eva Maydell, Michel Reimon, Romana Tomc	



**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

<b>36</b>	<b>+</b>
ALDE	Caroline Nagtegaal
ENF	Barbara Kappel, Bernard Monot
PPE	Burkhard Balz, Markus Ferber, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Krišjānis Kariņš, Georgios Kyrtos, Werner Langen, Ivana Maletić, Thomas Mann, Gabriel Mato, Eva Maydell, Luděk Niedermayer, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Theodor Dumitru Stolojan, Romana Tomc, Tom Vandenkendelaere
S&D	Hugues Bayet, Pervenche Berès, Mady Delvaux, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Cătălin Sorin Ivan, Olle Ludvigsson, Costas Mavrides, Alex Mayer, Alfred Sant, Manuel dos Santos, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Paul Tang, Jakob von Weizsäcker

<b>15</b>	<b>-</b>
ALDE	Thierry Cornillet, Petr Ježek, Ramon Tremosa i Balcells
ECR	Ashley Fox, Bernd Lucke, Stanisław Ożóg
EFDD	Marco Valli
GUE/NGL	Paloma López Bermejo, Dimitrios Papadimoulis, Martin Schirdewan, Miguel Viegas
VERTS/ALE	Sven Giegold, Philippe Lamberts, Michel Reimon, Molly Scott Cato

<b>3</b>	<b>0</b>
ALDE	Wolf Klinz
ECR	Pirkko Ruohonen-Lerner
ENF	Marco Zanni

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti