

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 3

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

COM(96)331 Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture.

Approvato l'8 aprile 1997

La IX Commissione,
esaminata la proposta di direttiva del Consiglio COM(96)331;

acquisito il parere espresso dalla XIV Commissione politiche dell'Unione europea in data 11 marzo 1997;

ritenuto che la proposta di direttiva, oltre a sostituirsi alla precedente direttiva 93/89 e a raccoglierne le finalità, rappresenta un ulteriore sforzo da parte della Commissione europea nella direzione di una strategia di internalizzazione dei costi esterni del sistema dei trasporti in Europa, nella convinzione che la realizzazione di questo obiettivo comporterà una maggiore equità ed efficacia;

considerato che i principi di questa strategia possono essere sintetizzati come segue:

l'obiettivo generale consiste nel promuovere lo sviluppo del mercato interno attraverso una riduzione delle distorsioni alla concorrenza e mediante una armonizzazione delle tasse e dei prelievi per identiche categorie di veicoli;

le tariffe quanto più possibile collegate ai costi determineranno una riduzione delle esternalità — cioè gli effetti economici negativi prodotti dall'azione di un determinato soggetto a carico di altri soggetti estranei alla sua attività — ed un aumento del benessere;

i prezzi devono essere notevolmente differenziati ed i comportamenti in grado di ridurre le esternalità devono essere incoraggiati con tariffe più basse; il grado di differenziazione deve tener conto dei costi operativi e garantire la necessaria trasparenza;

le tariffe non devono dar origine ad alcuna discriminazione tra modi di trasporto e tra cittadini di diversi Stati membri. Le entrate vanno destinate alle autorità dei paesi dove i costi sono stati realmente originati secondo il principio di territorialità;

i costi complessivi delle opere che formano le reti infrastrutturali devono essere recuperati sul lungo periodo, e ricadere sugli utenti, a meno che la costruzione delle infrastrutture non sia stata giustificata nel quadro di altre politiche;

considerato altresì che:

l'imposizione di oneri supplementari al semplice scopo di incrementare gli introiti, in misura superiore a quanto richiesto dalla internalizzazione dei costi, può produrre distorsioni sia nei confronti dell'economia nel suo insieme, sia del sistema dei trasporti. Il problema assume per l'Italia particolare delicatezza, essendo il settore del trasporto delle merci su strada assolutamente preponderante rispetto a quello ferroviario e nel contempo presentando chiari segnali di crisi strutturale;

i ripetuti interventi legislativi che istituiscono provvidenze a favore dell'autotrasporto di merci, finora non hanno prodotto un'effettiva riorganizzazione del settore che deve tener conto di una situazione di concorrenza a livello europeo;

la proposta di direttiva COM(96)331 introduce principi innovativi per l'Italia che pongono maggiormente a carico dell'autotrasportatore tutti i costi sostenuti dalla collettività, compresi quelli definiti

« esterni » dell'inquinamento atmosferico e della congestione;

appare condivisibile e certamente da recepirsi nella normativa italiana la differenziazione tariffaria della tassazione a seconda della categoria (non Euro, Euro I, Euro II) cui il veicolo appartiene, in considerazione del relativo impatto ambientale;

esprime una valutazione positiva sulla proposta di direttiva COM(96)331

invitando il Governo a:

esaminare con estrema attenzione il rapporto tra i sistemi a pedaggio, utilizzati in Italia, e quelli basati su diritti di utenza, non utilizzati in Italia. È evidente che occorre una trattativa ulteriore tra i Governi circa le date di attuazione delle misure di omogeneizzazione per evitare le attuali disparità a danno dei trasportatori italiani;

valutare i concreti effetti ed i possibili tempi di applicazione dei principi della direttiva stessa nella sua attuale formulazione, che comportano un probabile sensibile aumento dei pedaggi per conformare ai principi comunitari la normativa vigente;

valutare l'opportunità — in riferimento a quanto previsto dall'articolo 6 della proposta di direttiva COM(96)331 e conside-

rato il parere espresso dalla XIV Commissione politiche dell'Unione europea — di pervenire ad una ristrutturazione del sistema della tassazione sugli autoveicoli e a recepire le classificazioni Euro e di classe di danni per tutti gli automezzi di peso a pieno carico superiore alle 12 tonnellate con annotazione della relativa classe nella carta di circolazione, in occasione della revisione annuale;

procedere alla consultazione degli Stati comunitari confinanti per definire una politica che non penalizzi i trasportatori italiani considerato che la previsione di diritti d'utenza per itinerari sensibili può avere un effetto dissuasivo, come evidenzia in particolare l'esperienza di taluni Paesi per le aree alpine;

procedere all'individuazione degli itinerari sensibili almeno nelle aree alpine e nelle altre aree meritevoli di particolare tutela ambientale ed introdurre diritti d'utenza — a favore dell'amministrazione — per consentire la realizzazione di opere ulteriori di riduzione dell'inquinamento e della congestione;

assumere iniziative idonee per pervenire ad un'omogenea tassazione a livello comunitario dei carburanti, nonché per garantire la contemporanea attuazione della normativa comunitaria nei Paesi membri a condizione di reciprocità.

PARERE DELLA COMMISSIONE POLITICHE DELL'UNIONE
EUROPEA SULLA PROPOSTA DI DIRETTIVA COM(96)331

La Commissione politiche dell'Unione europea,
esaminata la proposta di direttiva in oggetto,
esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

la Commissione di merito approfondisca, in particolare, i contenuti dell'articolo 6, commi 1 e 4, in relazione all'esigenza di differenziazione delle tasse sugli autoveicoli secondo il loro potere inquinante; i contenuti dell'articolo 7, per quanto riguarda i criteri di fissazione dei pedaggi in Italia; i contenuti dell'articolo 9, al fine di garantire la massima tutela degli itinerari sensibili, anche in relazione all'attenzione data dalla Commissione europea alla concessione di contributi finanziari comunitari a favore del trasporto combinato.