

II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di direttiva del Consiglio sull'imputazione dei costi d'infrastruttura di trasporto agli automezzi pesanti*COM(87) 716 def.**(Presentata dalla Commissione al Consiglio il 15 gennaio 1988)**(88/C 79/12)*

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 75 e 99,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è quello di eliminare le disparità tali da causare gravi distorsioni delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti; che vi sono varie differenze, tra l'altro, nel settore dell'imposizione fiscale relative ai trasporti; che in tale contesto sono necessari provvedimenti intesi in particolare a ravvicinare le disposizioni degli Stati membri per quanto riguarda l'imposizione fiscale su automezzi pesanti, evitando nel contempo ogni doppia imposizione;

considerando che la necessità di adottare provvedimenti particolari per conseguire tali obiettivi è enunciata nella decisione 65/271/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (¹);

considerando che nei territori non europei degli Stati membri i trasporti si effettuano in condizioni radicalmente diverse da quelle riscontrabili in Europa; che la presente direttiva non si applica pertanto a tali territori;

considerando che gli obiettivi sopra indicati vanno conseguiti adattando progressivamente i regimi fiscali nazionali relativi all'uso o alla proprietà di automezzi pesanti; che si deve dare la priorità al ravvicinamento della struttura dei regimi fiscali e, a tal fine, la base d'imposizione sui veicoli suddetti deve essere il loro peso lordo massimo autorizzato di carico all'interno di categorie determinate in base al numero e alla configurazione dei loro assali;

considerando che le aliquote fiscali vanno fissate in modo da riflettere i costi causati alle infrastrutture stradali da simili autoveicoli; che a tale scopo l'imposizione fiscale su ogni veicolo, tenendo conto dell'imposta di consumo sul diesel che sarà armonizzata a livello comunitario entro il 1992, o tributi di effetto analogo, deve coprire come minimo il costo d'impiego delle infrastrutture, connesso con il traffico, relativo al veicolo in oggetto; che nel determinare le aliquote fiscali si deve tener conto degli effetti del pagamento di pedaggi per l'uso di alcune infrastrutture stradali in alcuni Stati membri;

considerando che i metodi per determinare le aliquote fiscali in conformità dei suddetti principi saranno stabiliti in una seconda fase dalla Commissione; che in tale contesto si deve tener conto dei costi esterni, in riferimento alla concorrenza intermodale; che per il pagamento delle tasse sui veicoli il principio della territorialità sarà la base di un sistema più adeguato;

considerando che, all'inizio, è consigliabile limitare l'adattamento dei regimi fiscali nazionali agli autoveicoli industriali a diesel di tonnellaggio superiore ad una determinata soglia e adibiti ai trasporti intracomunitari di merci; che, in alcuni casi specifici, sarà possibile accordare franchigie o sgravi fiscali, oppure aumentare l'imposizione fiscale, e che si potranno inoltre applicare le nuove aliquote fiscali in maniera progressiva, nel caso che la tassazione di determinati autoveicoli subisca modifiche sostanziali;

considerando che, nel periodo di transizione che si concluderà con la creazione di un sistema comune di determinazione delle aliquote fiscali, sono necessari provvedimenti immediati per arrestare tendenze divergenti dell'imposizione fiscale sugli autoveicoli,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Gli Stati membri adatteranno in conformità della presente direttiva i rispettivi regimi fiscali relativi all'uso o alla proprietà di automezzi pesanti.

(¹) GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.

2. La presente direttiva non si applica ai territori non europei degli Stati membri. Non si applica neppure alle isole Canarie, Ceuta e Melilla, Azzorre o Madera.

Articolo 2

1. Ai fini della presente direttiva, per «automezzi pesanti» s'intendono veicoli a propulsione autonoma, rimorchi e semirimorchi immatricolati in uno Stato membro o, se non immatricolati, appartenenti ad imprese aventi sede in uno Stato membro od a residenti nel medesimo Stato membro, oppure usati all'interno di uno Stato membro, da simili imprese o da residenti, purché:

- lo sforzo di trazione sia fornito da un motore diesel;
- essi siano adibiti ai trasporti di merci su strada;
- il loro peso lordo massimo autorizzato di carico sia almeno pari a:
 - i) 12 t nel caso degli autocarri o delle motrici, se usati da soli oppure come parti di autotreni o di autoarticolati;
 - ii) 4 t nel caso di rimorchi di autotreni o di semirimorchi di autoarticolati, se il peso della motrice è di almeno 12 t;
 - iii) 16 t nel caso di autotreni o di autoarticolati, se il peso delle rispettive motrici è inferiore a 12 t.

Questi limiti si applicano in entrambi i casi di tassazione globale o distinta di ciascuna delle parti degli autotreni o degli autoarticolati. Per determinare il peso delle parti di un autoarticolato, la porzione del peso del semirimorchio che poggia sull'attacco della motrice va aggiunta al peso della motrice e detratta dal peso del semirimorchio stesso.

2. Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dal campo di applicazione della presente direttiva gli autoveicoli delle forze armate e della polizia e quelli appartenenti ad autorità pubbliche, regionali o locali, o immatricolati a nome di queste.

Articolo 3

Ferme restando le disposizioni dell'articolo 5, adattamenti dei regimi fiscali di cui all'articolo 1 si applicano alle seguenti tasse ed imposte:

- Belgio:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Danimarca:
vægtafgift af motorkøretøjer m.v.
- Repubblica federale di Germania:
Kraftfahrzeugsteuer

- Grecia:
Τέλη κυκλοφορίας
- Spagna:
a) impuesto municipal de circulación
b) licencia fiscal
- Francia:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur
- Irlanda:
vehicle excise duties
- Italia:
a) tassa di circolazione sugli autoveicoli
b) addizionale del 5 % sulla tassa di circolazione
- Lussemburgo:
taxe sur les véhicules automoteurs
- Paesi Bassi:
motorrijtuigenbelasting
- Portogallo:
a) imposto de camionagem
b) imposto de circulação
- Regno Unito:
vehicle excise duties.

Articolo 4

1. Gli Stati membri non possono riscuotere imposte, tasse o tributi per l'uso o la proprietà di automezzi pesanti diversi da quelli indicati all'articolo 3.

2. Il paragrafo 1 non impedisce agli Stati membri d'introdurre o di mantenere:

- a) tasse, imposte o tributi specifici di non grande entità, quali per esempio le tasse d'immatricolazione degli autoveicoli previste in alcuni Stati membri o i tributi per gli autoveicoli o i carichi di peso o dimensioni abnormali;
- b) pedaggi di parcheggio e per la circolazione urbana;
- c) fatte salve le condizioni di cui all'articolo 5, tasse (pedaggi stradali) per l'uso di infrastrutture stradali.

3. In deroga alle disposizioni del paragrafo 1 e in attesa del completamento dei lavori di cui all'articolo 10, gli Stati membri sono autorizzati ad imporre tasse o pedaggi sugli automezzi pesanti, calcolati in base ai costi derivanti dall'inquinamento atmosferico e dal rumore causati da tali veicoli.

Articolo 5

1 I pedaggi autostradali per gli automezzi pesanti sono soggetti alle seguenti condizioni

- a) i pedaggi devono essere applicati senza discriminazione diretta o indiretta basata sulla nazionalità e senza discriminazione basata sull'origine o destinazione del traffico,
- b) devono essere correlati con i costi di costruzione e di funzionamento delle infrastrutture alle quali si applicano, come pure con i costi d'utilizzo delle medesime,
- c) la loro riscossione va organizzata in modo da ridurre al minimo gli ostacoli alla libera circolazione del traffico a tale scopo, gli Stati membri adegueranno i rispettivi metodi di riscossione ai più efficienti sviluppi tecnologici

2 Nuovi pedaggi possono essere introdotti solo per strutture ultimate dopo l'entrata in vigore della presente direttiva

Articolo 6

1 Ai fini fiscali, gli automezzi pesanti sono classificati in categorie in funzione del numero e della configurazione dei loro assali

2 All'interno di ogni categoria o sottocategoria, la base imponibile e il peso lordo massimo autorizzato di carico dei veicoli industriali

3 Le aliquote fiscali sono differenziate mediante scatti di aumento del peso lordo di carico non superiori a 2 000 kg

Articolo 7

1 Le procedure per l'imposizione e per la riscossione delle tasse sono determinate da ciascuno Stato membro

2 Nel caso degli autoarticolati e degli autotreni, le aliquote fiscali si possono stabilire

- per ciascuna parte della combinazione presa separatamente, o
- per la combinazione nel suo insieme

Articolo 8

1 Negli Stati membri diversi dallo Stato membro alla cui giurisdizione appartengono, gli automezzi pesanti sono esenti dalle imposizioni fiscali di cui all'articolo 3 essi sono soggetti a tali imposizioni come se fossero in uso esclusivamente nello Stato membro alla cui giurisdizione appartengono

2 Ferme restando le disposizioni dell'articolo 8 della direttiva 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1985, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati

membri⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 82/603/CEE del Consiglio⁽²⁾, gli Stati membri non possono accordare agli autoveicoli pesanti franchigie o sgravi fiscali delle tasse di cui all'articolo 3, in particolare

- a) per il fatto che si trovino nel territorio di altri Stati membri,
- b) per il fatto che abbiano eventualmente pagato pedaggi autostradali ai sensi dell'articolo 5,
- c) per alcune loro caratteristiche quantitative o qualitative (per esempio, età dei veicoli, numero di veicoli di una singola impresa, ecc.)

3 Gli Stati membri non possono accordare il rimborso della tassa sugli autoveicoli in base all'imposta di consumo sul carburante diesel, eventualmente pagata per tali veicoli nel periodo in cui questi si trovavano nel territorio di altri Stati membri

4 Tuttavia, gli Stati membri possono accordare franchigie o sgravi fiscali per il periodo nel quale i veicoli di cui all'articolo 2 si trovino nel territorio di paesi terzi, se qui essi debbano pagare tasse sui veicoli analoghe alla tassa prevista nella presente direttiva

Articolo 9

1 Con effetto immediato dalla data di adozione della presente direttiva e nel rispetto del paragrafo 2, gli Stati membri non possono ridurre le loro attuali aliquote fiscali relative agli automezzi pesanti, possono invece aumentare le aliquote fiscali sui veicoli, ai fini di una migliore copertura dei costi delle infrastrutture

2 Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono tuttavia ridurre le tasse sugli autoveicoli pesanti in caso di aumenti sostanziali del livello delle imposte di consumo sul carburante diesel, in vigore alla data dell'adozione della presente direttiva. Entro due mesi dopo averne ricevuto notifica dagli Stati membri interessati, la Commissione formulerà dei pareri al riguardo

Articolo 10

1 Dopo il 31 dicembre 1992 i costi di infrastruttura sono imputati agli utenti mediante abbinamento di tasse sulla proprietà o l'utilizzazione di automezzi pesanti, riscosse conformemente al principio della territorialità e, qualora esistano, pedaggi, tenendo conto del fatto che le imposte di consumo sul diesel saranno armonizzate a livello comunitario entro tale data. Il principio della territorialità significa che l'attribuzione dei costi d'infrastruttura sarà determinata per ciascuna categoria di autoveicolo in base all'utilizzazione dell'infrastruttura stradale nel paese di immatricolazione e all'utilizzazione dell'infrastruttura stradale negli altri Stati membri della Comunità

(¹) GU n. L 48 del 22 2 1975, pag. 31

(²) GU n. L 247 del 23 8 1982, pag. 6

2. La Commissione presenterà una proposta per l'attuazione dei principi di cui al paragrafo 1 entro il 1° luglio 1989 affinché il Consiglio la possa adottare anteriormente al 31 dicembre 1990.

La proposta riguarderà in particolare i metodi di calcolo, distribuzione e imputazione dei costi di infrastruttura, nonché i sistemi di riscossione e distribuzione dei fondi.

Articolo 11

1. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri prendono le misure necessarie per conformarsi alle disposizioni della presente direttiva a decorrere dal 1° gennaio 1990. Gli Stati membri informano la Com-

missione delle misure da essi prese ai fini dell'applicazione della direttiva.

2. Gli Stati membri i quali alla data di adozione della presente direttiva non fissano le proprie aliquote fiscali al peso lordo massimo autorizzato di carico possono prorogare fino al 31 dicembre 1992 il periodo in cui adeguano la struttura della tassa sugli autoveicoli alla condizione prevista nell'articolo 6, paragrafi 2 e 3.

Articolo 12

Gli Stati membri sono i destinatari della presente direttiva.
