

## II

(Atti preparatori)

## COMMISSIONE

## Modifica della proposta di direttiva del Consiglio sull'imputazione dei costi di infrastruttura di trasporto agli automezzi pesanti

(91/C 75/01)

COM(90) 540 def.

*(Presentata dalla Commissione il 27 novembre 1990 ai sensi dell'articolo 149, paragrafo 3 del trattato CEE)*

La proposta della Commissione dell'8 gennaio 1988 [doc. COM(87) 716 def.] è così modificata:

1) I «considerando» sono sostituiti dal seguente testo:

«considerando che è necessario adeguare progressivamente i regimi fiscali nazionali relativi all'uso o alla proprietà di automezzi pesanti; che tale adeguamento riguarda sia la struttura delle tasse sia i reali livelli delle aliquote;

considerando che ai fini dell'introduzione di un sistema di distribuzione dei costi stradali a livello comunitario che non dia origine a distorsioni di concorrenza è necessaria una struttura armonizzata dei sistemi di tassazione basato sul peso lordo massimo autorizzato a carico dei veicoli, nell'ambito di categorie classificate secondo il numero e la configurazione degli assali;

considerando che le aliquote fiscali vanno fissate in modo da riflettere i costi causati alle infrastrutture stradali da detti automezzi; che a tale scopo la tassazione su qualsiasi autoveicolo, tenendo conto dell'accisa sul gasolio a livello armonizzato, deve coprire almeno il costo di uso delle infrastrutture, inerente alla circolazione del veicolo in oggetto; che l'importo netto delle tasse di circolazione deve riflettere il pagamento dei pedaggi imposti per l'uso di determinate infrastrutture stradali in taluni Stati membri;

considerando che, è opportuno limitare inizialmente l'adeguamento dei sistemi nazionali di tassazione all'ambito degli autoveicoli industriali a trazione diesel di tonnellaggio superiore ad una determinata soglia e adibiti ai trasporti intracomunitari di merci;

considerando che un'esatta distribuzione dei costi delle infrastrutture e dei costi esterni dovrebbe basarsi, in linea di principio sui dati relativi ai costi in ciascuno degli Stati membri; considerando che, mancando la generale disponibilità di tali dati, è d'uopo adottare un

sistema provvisorio basato su aliquote fiscali minime che tutti gli Stati membri sono tenuti a rispettare;

considerando che in materia di tasse di circolazione l'obiettivo a lungo termine è costituito dall'attuazione di un sistema su scala comunitaria basato sul principio di territorialità;

considerando che l'attuazione delle diverse fasi previste deve seguire un calendario rigoroso;

considerando che è necessario che la Commissione negozi accordi con paesi terzi per garantire il corretto funzionamento del sistema comunitario di tassazione sugli autoveicoli per ridurre le differenze tra i sistemi fiscali delle parti interessate e per assicurare il libero flusso dei trasporti su strada,»;

2) Articolo 2: il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Ai fini della presente direttiva, per «automezzi pesanti» si intendono gli autocarri, gli autotreni e gli autoarticolati immatricolati in uno Stato membro o, se non immatricolati, appartenenti ad imprese aventi sede in uno Stato membro, o a residenti in uno Stato membro, oppure utilizzati all'interno di uno Stato membro da tali imprese o 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 a pieno carico sia almeno pari a 12 tonnellate.»;

3) Nell'articolo 4, il paragrafo 3, è soppresso e nel paragrafo 2, lettera b) sono aggiunti i termini: «pedaggi di ponti, trafori e valichi di montagna»;

4) Nell'articolo 5, il testo del paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Ai fini della presente direttiva i pedaggi sono ammessi esclusivamente su autostrade o reti autostradali specifiche o su parti di esse.

Per «autostrada» si intende una strada specialmente concepita e costruita, per la circolazione degli autoveicoli, priva di accessi alle proprietà ad essa adiacenti, e che:

- i) sia dotata, salvo in punti determinati o in periodi transitori, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate tra loro con una striscia divisoria preclusa alla circolazione oppure, in via eccezionale, con altri mezzi,
  - ii) non presenti intersezioni a raso con alcun'altra arteria stradale, linea ferroviaria o sede tramviaria, o con passaggi pedonali, e
  - iii) sia appositamente segnalata come autostrada.»;
- 5) Articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. All'interno di ogni categoria o sottocategoria, la base imponibile è costituita dal peso lordo massimo autorizzato a pieno carico dei veicoli industriali.

La differenziazione del peso lordo massimo autorizzato a pieno carico è effettuata in base alla classificazione di cui all'allegato I.»;

- 6) Articolo 6: il paragrafo 3 è soppresso;
- 7) Articolo 7: il paragrafo 2 è soppresso;
- 8) Articolo 8: il paragrafo 2, lettera b) è soppresso;
- 9) Articolo 8: il paragrafo 2, lettera c) è commutato in paragrafo 2 lettera b);
- 10) L'articolo 9 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 9

A titolo temporaneo, gli Stati membri applicano le aliquote fiscali minime sugli autoveicoli determinate in base al metodo illustrato nell'allegato I. Tali aliquote entrano in vigore il 1° gennaio 1992 e restano in vigore fino al 31 dicembre 1994, successivamente a questa data si applicano le aliquote determinate in base alle disposizioni dell'articolo 10.»;

- 11) L'articolo 10 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 10

1. A partire dal 1° gennaio 1995 gli Stati membri applicano le aliquote fiscali minime sugli autoveicoli determinate secondo le disposizioni dei paragrafi seguenti. Il Consiglio decide in merito a tali aliquote entro il 31 dicembre 1993, sulla base di una proposta presentata dalla Commissione non oltre il 1° marzo 1993.

2. Per ciascuna delle categorie di autoveicoli di cui all'articolo 6, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro il 1° giugno 1992, i costi delle infrastrutture stradali secondo le modalità contenute nell'allegato III.

3. Sulla base dei dati relativi ai costi dell'infrastruttura stradale trasmessi dagli Stati membri in conformità del paragrafo 2, la Commissione determina i costi medi dell'infrastruttura stradale per ciascuna delle categorie di autoveicoli.

4. Sulla scorta dei dati trasmessi dagli Stati membri, la Commissione stabilisce le aliquote fiscali minime per

ciascuna categoria di autoveicoli tenendo conto del livello dei costi delle infrastrutture stradali, determinato secondo quanto disposto dai paragrafi 2 e 3, dopo averne detratto il prevedibile gettito delle accise sul gasolio per le diverse categorie di veicoli secondo il metodo che figura nell'allegato IV.

5. Le aliquote fiscali per gli autoveicoli sono espresse in ecu.

6. Non sono ricompresi nel compito gli Stati membri che non rispettano i termini previsti per la trasmissione dei dati, ai sensi dei paragrafi 1 e 2. I costi comunitari delle infrastrutture stradali e le aliquote fiscali che ne risultano sono pertanto calcolati, in questo caso, esclusivamente in base ai dati trasmessi dagli altri Stati membri.

7. Qualora almeno sette Stati membri non siano in grado di trasmettere alla Commissione i dati sui costi dell'infrastruttura stradale di cui all'allegato III, la Commissione può aumentare annualmente fino ad un massimo del 10% le aliquote di cui all'articolo 9.

8. Il procedimento definito nei paragrafi da 2 a 6 è ripetuto ogni anno. In tale occasione la Commissione tiene conto altresì della necessità di aumentare gradualmente la copertura dei costi di infrastruttura stradale in modo che siano coperti entro il 31 dicembre 1999 almeno i costi totali di infrastruttura stradale.

9. Anteriormente al 31 dicembre 1993, il Consiglio decide, su proposta della Commissione, relativamente alla procedura da seguire per l'attuazione del paragrafo 8.»;

- 12) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

A decorrere dal 1° gennaio 1992, le autorità nazionali possono effettuare il rimborso delle tasse di circolazione riscosse, in base ai veicoli/chilometri percorsi sulle autostrade a pedaggio comunitarie. Tale rimborso ha luogo su base annua applicando la seguente formula:

$$\frac{\text{veicoli/km percorsi su autostrade a pedaggio} \times \text{tassa di circolazione annua nominale}}{100\,000.}»;$$

- 13) L'articolo 12 è commutato in articolo 13;

- 14) È inserito un nuovo articolo 12:

«Articolo 12

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1992. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.»;

## ALLEGATO I

## CLASSIFICAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI

## Sottoclasse di automezzi — PMA (t)

Superiore	Non superiore
<b>RIGIDI</b>	
<i>2 assi</i>	
7,5	12
12	13
13	14
14	15
15	18
<i>3 assi</i>	
15	17
17	19
19	21
21	23
23	25
25 <sup>(1)</sup>	26 <sup>(1)</sup>
<i>4 assi</i>	
	25
25	27
27	29
29	31
31 <sup>(1)</sup>	32 <sup>(1)</sup>
<b>COMPLESSI</b>	
<i>2 + 1 assi</i>	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28

Superiore	Non superiore
<b>COMPLESSI</b>	
<i>2 + 2 assi</i>	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36 <sup>(1)</sup>	38 <sup>(1)</sup>
<i>2 + 3 assi</i>	
36	38
38	40
<i>3 + 2 assi</i>	
36	38
38	40
40	44
<i>3 + 3 assi</i>	
36	38
38	40
40	44

(<sup>1</sup>) Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

## ALLEGATO II

TABELLA 1

IMPOSIZIONE PROVVISORIA DA APPLICARE A DECORRERE DAL 1° GENNAIO 1992 E FINO AL 31 DICEMBRE 1992

Sottoclasse di automezzi — PMA (t)

Rigidi		Tassa minima (in Ecu/anno)	Complessi		Tassa minima (in Ecu/anno)
2 assi			2 + 2 assi		
12	13	71	23	25	165
13	14	204	25	26	271
14	15	286	26	28	398
15	18	645	28	29	482
			29	31	790
			31	33	1 097
3 assi			33	36	1 666
			36 <sup>(2)</sup>	38 <sup>(2)</sup>	1 666
15	17	127	2 + 3 assi		
17	19	262	36	38	1 216
19	21	339	38	40	1 652
21	23	523	3 + 2 assi		
23	25	814	36	38	1 072
25 <sup>(1)</sup>	26 <sup>(1)</sup>	814	38	40	1 481
			40	44	2 191
4 assi			3 + 3 assi		
23	25	343	36	38	532
25	27	537	38	40	791
27	29	853	40	44	1 262
29	31	1 267			
31 <sup>(1)</sup>	32 <sup>(1)</sup>	1 267			
Complessi					
2 + 1 assi					
12	14	0			
14	16	0			
16	18	32			
18	20	76			
20	22	175			
22	23	229			
23	25	414			
25	28	723			

(<sup>1</sup>) Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistemi di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un veicolo a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 339 Ecu invece che di 523.

(<sup>2</sup>) Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistemi di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un complesso di veicoli a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 175 Ecu invece che di 229.

TABELLA 2

**IMPOSIZIONE PROVVISORIA DA APPLICARE A DECORRERE DAL 1° GENNAIO 1993 E FINO  
AL 31 DICEMBRE 1993**

**Sottoclasse di automezzi — PMA (t)**

Rigidi		Tassa minima (in Ecu/anno)	Complessi		Tassa minima (in Ecu/anno)
2 assi			2 + 2 assi		
12	13	94	23	25	220
13	14	272	25	26	361
14	15	382	26	28	531
15	18	860	28	29	643
			29	31	1 053
			31	33	1 463
			33	36	2 222
			36 <sup>(2)</sup>	38 <sup>(2)</sup>	2 222
3 assi			2 + 3 assi		
15	17	169	36	38	1 622
17	19	349	38	40	2 203
19	21	452			
21	23	697	3 + 2 assi		
23	25	1 086	36	38	1 430
25 <sup>(1)</sup>	26 <sup>(1)</sup>	1 086	38	40	1 974
			40	44	2 922
4 assi			3 + 3 assi		
23	25	457	36	38	709
25	27	716	38	40	1 054
27	29	1 137	40	44	1 683
29	31	1 689			
31 <sup>(1)</sup>	32 <sup>(1)</sup>	1 689	2 + 1 assi		
			12	14	0
			14	16	0
			16	18	43
			18	20	101
			20	22	233
			22	23	305
			23	25	552
			25	28	964
Complessi					
2 + 1 assi					

(1) Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistema di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un veicolo a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 452 Ecu invece che di 697.

(2) Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistema di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un complesso di veicolo a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 233 Ecu invece che di 305.

TABELLA 3

**IMPOSIZIONE PROVVISORIA DA APPLICARE A DECORRERE DAL 1° GENNAIO 1994 E FINO  
AL 31 DICEMBRE 1994**

Sottoclasse di automezzi — PMA (t)

Rigidi		Tassa minima (in Ecu/anno)	Complessi		Tassa minima (in Ecu/anno)
2 assi			2 + 2 assi		
12	13	118	23	25	275
13	14	340	25	26	451
14	15	477	26	28	664
15	18	1 075	28	29	804
			29	31	1 316
			31	33	1 829
			33	36	2 777
			36 <sup>(2)</sup>	38 <sup>(2)</sup>	2 777
3 assi			2 + 3 assi		
15	17	211	36	38	2 027
17	19	436	38	40	2 754
19	21	565			
21	23	871			
23	25	1 357			
25 <sup>(1)</sup>	26 <sup>(1)</sup>	1 357			
4 assi			3 + 2 assi		
23	25	571	36	38	1 787
25	27	895	38	40	2 468
27	29	1 421	40	44	3 652
29	31	2 111			
31 <sup>(1)</sup>	32 <sup>(1)</sup>	2 111			
Complessi			3 + 3 assi		
2 + 1 assi			36	38	886
12	14	0	38	40	1 318
14	16	0	40	44	2 104
16	18	54			
18	20	126			
20	22	291			
22	23	381			
23	25	690			
25	28	1 205			

<sup>(1)</sup> Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistemi di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un veicolo a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 565 Ecu invece che di 871.

<sup>(2)</sup> Veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente.

I veicoli dotati di tali sistemi di sospensione sono tassati in base alla tariffa applicabile alla categoria di veicoli immediatamente inferiore. Ad esempio, la tassa di circolazione di un veicolo a tre assi e di peso lordo massimo a pieno carico di 23 t sarebbe di 291 Ecu invece che di 381.

## METODOLOGIA

**I principi**

1. Considerata la scarsità di dati storici relativi alla maggior parte degli Stati membri, per stabilire le aliquote fiscali minime per le rispettive categorie di veicoli i servizi della Commissione hanno effettuato una serie di calcoli.

Solo per quattro paesi (D, F, B, UK) sono disponibili i dati sui costi medi delle infrastrutture stradali per veicoli/km percorsi relativamente agli automezzi pesanti.

Supponendo che gli autotrasportatori percorrano in media 100 000 km all'anno, un costo totale medio di infrastruttura di 15 610 ecu (10 230 ecu per i costi variabili e 5 380 ecu per i costi fissi di infrastruttura) <sup>(1)</sup> si calcola moltiplicando il costo medio delle infrastrutture per veicoli/km. Va notato che questo dato rappresenta solo una media e non corrisponde pertanto ai costi delle infrastrutture di ciascuna delle categorie «reali» di veicoli.

Per ottenere i livelli dei costi di infrastruttura per le diverse categorie di veicoli ci si è avvalsi, da un lato, dei dati relativi ai costi variabili medi, ai costi fissi medi e ai costi totali medi e, dall'altro, dei vari coefficienti pubblicati dal ministero dei trasporti del Regno Unito.

2. Per determinare le tasse di circolazione minime annue, per ciascuna categoria di veicoli è stato effettuato il seguente calcolo:

Formula generale:

(costi totali dell'infrastruttura stradale — imposte sul gasolio pagate) × K = tassa minima di circolazione

in cui:

- costi totali dell'infrastruttura stradale: somma dei costi variabili e fissi dell'infrastruttura per la categoria di veicoli presa in considerazione (vedi seguente punto 3);
- imposte sul gasolio pagate: importo dell'imposta sul gasolio che pagherebbe un veicolo specifico (= chilometraggio annuale × consumo/km × imposte/litro) (vedi seguente punto 4);
- la tassa minima di circolazione è uguale a K moltiplicato per la parte dei costi totali di infrastruttura stradale non coperta dalle imposte sul gasolio. Il coefficiente K è applicato a tutte le categorie di veicoli (vedi seguente punto 5).

**Ulteriori spiegazioni dei tre elementi**

3. Il calcolo dei costi totali delle infrastrutture stradali per ciascuna categoria di veicoli, secondo il metodo usato nel Regno Unito, si basa sui seguenti parametri:

- peso lordo massimo autorizzato a pieno carico del veicolo;
- numero degli assi standard (in funzione del numero di assi e della massa del veicolo);
- numero di unità autoveicoli (in funzione delle dimensioni del veicolo).

Tali specificazioni consentono il calcolo dei costi delle infrastrutture stradali per ciascuna delle diverse categorie di veicoli, a condizione che tali costi siano noti per almeno una categoria di veicoli. Dal momento che gli unici noti sono i costi totali medi per tutte le categorie di automezzi pesanti prese globalmente, ci si è serviti di questi per calcolare diverse tasse minime di circolazione.

4. L'obiettivo è quello di coprire i costi variabili delle infrastrutture stradali con il gettito delle imposte sul gasolio per autotrazione. In altri termini, tale imposizione dovrebbe coprire i costi variabili delle infrastrutture attribuiti ad un automezzo pesante «medio». Dato che il consumo di gasolio non varia in misura proporzionale ai costi variabili, le imposte sul gasolio pagate dai veicoli di dimensioni inferiori saranno superiori ai costi variabili loro attribuibili, mentre è vero l'inverso per i veicoli più grandi. Il resto risultante della detrazione delle imposte sul gasolio pagate dai costi totali delle infrastrutture sarà, in proporzione, maggiore per gli automezzi più pesanti. In parte, ciò è dovuto al fatto che per tali automezzi i costi fissi delle infrastrutture sono più consistenti, ma anche al fatto che i costi delle infrastrutture aumentano in misura più che proporzionale rispetto al consumo di gasolio.

5. L'applicazione del coefficiente K risponde a motivi di opportunità sociale in quanto nel fissare le aliquote fiscali per gli autoveicoli deve intervenire un criterio di «sostituibilità» tra realizzazione di una copertura completa dei costi totali delle infrastrutture e l'impegno di evitare un aumento troppo brusco e repentino delle tasse di circolazione.

<sup>(1)</sup> Fonte: Relazione NEA 1989: «La distribuzione e l'imputazione dei costi di infrastruttura stradale nella CEE per categorie di veicoli, in particolare automezzi pesanti, nei sistemi di tassazione impostati, rispettivamente, sul principio di "nazionalità" e sul principio di "territorialità" + i calcoli dei servizi della Commissione.»

Il valore del coefficiente K sarà fissato a:

- 0,15 per il 1992;
- 0,20 per il 1993;
- 0,25 per il 1994.

Se calcolate con il coefficiente 0,25, le aliquote fiscali minime provvisorie sugli autoveicoli della tabella 3 coprono un quarto della quota di costi totali non ancora coperta dalle imposte sul gasolio.

Se per i veicoli di minori dimensioni le aliquote così calcolate consentono di coprire una quota superiore ad un quarto dei costi fissi, per i veicoli più grandi la quota coperta è inferiore ad un quarto dei costi fissi. Solo per l'ipotetico veicolo «medio» risulta coperto esattamente un quarto dei costi fissi ad esso attribuibili poiché le imposte pagate sul gasolio consumato coprono già il totale dei suoi costi variabili di infrastruttura.

Un altro motivo che induce a fissare le aliquote fiscali sugli autoveicoli ad un livello relativamente basso è dato dall'esistenza dei pedaggi stradali. Poiché, in linea di massima, tutti i costi delle infrastrutture delle arterie a pagamento sono coperti dai pedaggi, ne consegue che in considerazione delle imposte pagate sul gasolio consumato circolando su tali strade è necessaria una rettifica verso il basso delle tasse minime di circolazione.

---

### ALLEGATO III

#### Dati sui costi delle infrastrutture stradali che gli Stati membri dovranno trasmettere per il calcolo dei costi stradali medi

Per ciascuna delle categorie di autoveicoli elencate nell'allegato I, gli Stati membri trasmetteranno una ripartizione dei costi stradali per chilometro percorso su strade non a pagamento. Il metodo utilizzato per ripartire tali costi tra le diverse categorie di veicoli sarà descritto con esattezza per consentire ai servizi della Commissione di aggregare i vari dati e calcolare per ciascuna categoria di veicoli un costo per chilometro in base alla media dei dati trasmessi. Ciascuno Stato membro sceglierà il proprio metodo di distribuzione a condizione che tra i criteri di differenziazione dei veicoli figurino il loro peso lordo massimo autorizzato a pieno carico e il numero di assi.

I dati saranno espressi in ecu e aggiornati al 1991.

I costi saranno così ripartiti:

- costi di costruzione (nuove strade o autostrade, nuove corsie) calcolati in base ai dati relativi agli ultimi dieci anni;
- costi per lavori di rinnovo e riparazione di grande entità in base ai dati relativi agli ultimi dieci anni;
- costi per lavori di manutenzione e miglioramento <sup>(1)</sup> calcolati in base ai dati relativi agli ultimi tre anni;
- costi di controllo e sorveglianza (polizia).

---

<sup>(1)</sup> Sistemazione di barriere metalliche di protezione, strutture di drenaggio, manutenzione invernale, riparazioni minori e rappezature parziali del manto di usura, taglio di siepi e spazi verdi, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione stradale, marciapiedi, piste ciclabili, recinzioni e barriere, ecc.

## ALLEGATO IV

## Sistema applicabile dal 1° gennaio 1995

L'obiettivo è la progressiva copertura dei costi totali delle infrastrutture stradali per ciascuna categoria di autoveicoli. Pertanto, i livelli di imposizione fiscale sugli autoveicoli devono essere calcolati in funzione della differenza tra i costi annuali delle infrastrutture stradali e il gettito annuale delle imposte sul gasolio per autotrazione. Tuttavia, l'esistenza di strade i cui costi sono già coperti dai pedaggi dà origine ad una doppia imposizione. Dato che le tasse di circolazione degli automezzi sono rimborsate in misura proporzionale ai chilometri percorsi sulle strade a pagamento, la doppia imposizione restante è data dalle imposte pagate sul gasolio consumato circolando sulle autostrade a pedaggio.

Per compensare tale doppia imposizione è necessaria una rettifica verso il basso per evitare riscossioni ingiustificatamente alte, soprattutto in quegli Stati membri in cui i veicoli percorrono con maggiore intensità strade a pagamento. Questa doppia imposizione è particolarmente onerosa: in media, ciò significa che i costi variabili delle infrastrutture stradali vengono imputati due volte, la prima in quanto parte dei pedaggi autostradali pagati e la seconda sotto forma di imposte sul gasolio. Se poi si considera che i costi variabili rappresentano circa i due terzi dei costi totali delle infrastrutture emerge con evidenza che gli utenti delle autostrade a pedaggio sono esposti ad una grave discriminazione.

Affinché la Commissione tenga conto di questi aspetti nella sua proposta di tasse minime di circolazione per gli autoveicoli, gli Stati membri dovranno trasmettere i seguenti dati:

- il chilometraggio medio annuo percorso su autostrade non a pagamento per categoria di veicoli;
- il chilometraggio medio annuo per categorie di veicoli su strade a pedaggio.

**Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo ad un'azione d'emergenza per la fornitura di prodotti agricoli all'Unione Sovietica**

(91/C 75/02)

COM(90) 670 def./2

*(Presentata dalla Commissione il 19 dicembre 1990)*

Modifica alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo a un'azione d'emergenza per la fornitura di prodotti agricoli all'Unione Sovietica, alla Romania e alla Bulgaria <sup>(1)</sup>.

Questa modifica divide la proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo a un'azione d'emergenza per la fornitura di prodotti agricoli all'Unione Sovietica, alla Romania e alla Bulgaria in due proposte di regolamento, riguardanti l'una l'Unione Sovietica, l'altra la Romania e la Bulgaria.

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 43 e 235,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

considerando che si rende opportuna la fornitura di prodotti agricoli all'Unione Sovietica allo scopo di migliorare le

condizioni di approvvigionamento della popolazione di tali paesi senza tuttavia pregiudicarne il progresso verso l'approvvigionamento in funzione delle regole del mercato; che la Comunità dispone di scorte di prodotti agricoli a seguito di misure d'interventi e che, data la situazione dei mercati, per realizzare l'azione in esame è preferibile dare la priorità allo smaltimento di tali prodotti; che è inoltre opportuno prevedere la possibilità, in caso di domande in tal senso, di mobilitare i prodotti sul mercato comunitario; che la regolarizzazione dei mercati agricoli può essere ottenuta anche con la fornitura dei prodotti stessi sotto forma di prodotti trasformati;

considerando che l'azione in parola persegue essenzialmente un obiettivo di assistenza umanitaria e deve pertanto essere fondata anche sull'articolo 235 del trattato;

<sup>(1)</sup> GU n. C 22 del 30. 1. 1991, pag. 10.

considerando che è necessario accertare la destinazione dei prodotti agricoli forniti all'Unione Sovietica nel quadro della presente azione; che, ferme restando le competenze della Corte dei Conti in materia, è opportuno disporre che la Commissione possa effettuare controlli in loco delle operazioni di fornitura;

considerando che spetta alla Commissione stabilire le modalità d'applicazione della presente azione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

La Comunità attua un'azione d'emergenza per la fornitura di prodotti agricoli all'Unione Sovietica. Le spese connesse all'azione sono limitate a 250 milioni di ecu di bilancio.

#### Articolo 2

Le modalità di attuazione della presente azione sono le seguenti:

- 1) la Comunità provvede alla cessione gratuita all'Unione Sovietica di prodotti agricoli disponibili in seguito a misure d'intervento; in caso di domande specifiche relative a prodotti non disponibili nei magazzini d'intervento, i prodotti possono essere mobilitati sul mercato comunitario;
- 2) la fornitura viene finanziata dalla Comunità e aggiudicata mediante gara. Le spese di trasporto sono a carico della Comunità, sempreché i prodotti non vengano presi in consegna nel territorio comunitario del paese beneficiario dell'azione. Tali spese possono comprendere la trasformazione dei prodotti mobilitati ai sensi del punto 1;
- 3) in via eccezionale, per motivi strettamente inerenti all'urgenza, la Commissione può assegnare la fornitura in base a trattativa privata;
- 4) i prodotti forniti nell'ambito della presente azione non beneficiano di restituzioni all'esportazione e non sono soggetti al regime degli importi compensativi monetari.

#### Articolo 3

Il valore dei prodotti ceduti all'URSS da contabilizzare è fissato secondo la procedura di cui all'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 729/70 <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. . . . <sup>(2)</sup>.

#### Articolo 4

L'azione istituita dal presente regolamento deve considerarsi un intervento ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 729/70. Essa è finanziata dal FEAOG, sezione garanzia.

#### Articolo 5

La Commissione è incaricata di effettuare i controlli in loco eventualmente necessari per verificare la corretta applicazione dell'azione istituita dal presente regolamento.

#### Articolo 6

1. L'esecuzione della presente azione è affidata alla Commissione.
2. Le modalità di applicazione del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 27 del regolamento (CEE) n. 2727/75 <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 201/90 <sup>(4)</sup>, ovvero agli articoli corrispondenti degli altri regolamenti recanti organizzazioni comuni di mercato.

#### Articolo 7

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU n. L 94 del 28. 4. 1970, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU n. L . . . del . . . , pag. . . .

<sup>(3)</sup> GU n. L 281 del 1° 11. 1975, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU n. L 22 del 27. 1. 1990, pag. 7.