

Modifica della proposta di direttiva del Consiglio sull'imputazione dei costi delle infrastrutture di trasporto agli autoveicoli commerciali

(92/C 311/06)

COM(92) 405 def.

(Presentata dalla Commissione il 26 ottobre 1992)

La proposta della Commissione dell'8 gennaio 1988 [COM(87) 716 def.] ⁽¹⁾, modificata dalla proposta dell'8 febbraio 1991 [COM(90) 540 def.] ⁽²⁾ è modificata nel modo seguente:

⁽¹⁾ GU n. C 79 del 26. 3. 1988, pag. 8.

⁽²⁾ GU n. C 75 del 20. 3. 1991, pag. 1.

PROPOSTA ORIGINARIA

Proposta di direttiva del Consiglio sull'imputazione dei costi d'infrastruttura di trasporto agli automezzi pesanti

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 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;

PROPOSTA MODIFICATA

Proposta di direttiva del Consiglio sull'imputazione dei costi delle infrastrutture di trasporto agli autoveicoli commerciali

Invariato.

considerando che le esigenze dello sviluppo della politica comune dei trasporti e la necessità di garantire l'unità del mercato interno eliminando le distorsioni della concorrenza e le discriminazioni tra i trasportatori della Comunità basate sul luogo di stabilimento implicano norme comuni che armonizzino i vari tributi aventi un'incidenza diretta sui trasporti stradali;

considerando che è necessario adeguare progressivamente i regimi nazionali di tributi sull'uso o la detenzione di autoveicoli commerciali contestualmente alla liberalizzazione dei mercati e che tale adeguamento deve riguardare sia i diritti da pagare per l'uso delle infrastrutture stradali che le aliquote delle imposte sui veicoli;

considerando che l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto dei vari Stati membri

PROPOSTA ORIGINARIA

PROPOSTA MODIFICATA

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 basata 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 autoveicoli; 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;

richiede nel contempo l'armonizzazione dei sistemi di tributi — imposte sugli autoveicoli, imposta di consumo sui carburanti o diritti connessi all'uso di un'attrezzatura — e l'istituzione di un equo meccanismo di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture;

considerando che un equo sistema d'imputazione dei costi delle infrastrutture deve tener conto, in proporzioni da determinarsi:

- dei costi diretti della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura stradale;
- dei costi esterni derivanti dall'uso di detta infrastruttura, come, ad esempio, quelli connessi con l'ambiente;

considerando che le distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto dei vari Stati e gli indebiti trasferimenti di oneri tra questi devono essere ridotti senza indugio e che pertanto è necessario far precedere la fase di valutazione e di imputazione dei costi da una fase preliminare e transitoria di armonizzazione dei tributi attuali che preveda talune disposizioni preparatorie della fase definitiva;

considerando che tale processo di armonizzazione dovrebbe essere accompagnato, per quanto possibile, dall'elaborazione dei meccanismi tributari più adeguati alle esigenze di un'imputazione territoriale piuttosto che nazionale, dei costi delle infrastrutture, come le imposte sul carburante e i diritti o corrispettivi per l'uso di una determinata infrastruttura;

considerando che, in ragione del loro carattere particolarmente adatto all'attuazione del principio della territorialità, le imposte sui carburanti possono essere, almeno provvisoriamente, il principale strumento del meccanismo d'imputazione dei costi del trasporto stradale;

Soppresso.

considerando che le aliquote delle imposte o dei diritti devono mirare a riflettere i costi correlati agli autoveicoli, in particolare quelli relativi all'infrastruttura stradale, e i costi esterni, compresi quelli relativi all'ambiente;

PROPOSTA ORIGINARIA

considerando che è opportuno limitare inizialmente l'adeguamento dei sistemi nazionali di tassazione agli autoveicoli industriali a motore diesel di tonnellaggio superiore a 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 l'obiettivo a lungo termine è l'istituzione di un sistema di tassazione comunitario 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,

PROPOSTA MODIFICATA

considerando che è preferibile limitare inizialmente l'adeguamento dei regimi tributari nazionali di tassazione agli autoveicoli commerciali di tonnellaggio superiore a una determinata soglia e adibiti ai trasporti intracomunitari di merci;

considerando che, a tale scopo, è opportuno fissare aliquote minime per le imposte sugli autoveicoli attualmente applicate negli Stati membri che potrebbero eventualmente sostituirle; che ogni Stato membro può adottare, ed eventualmente ridurre, le aliquote di dette imposte nel rispetto delle aliquote minime stabilite;

considerando che le distorsioni della concorrenza derivano in particolare da differenze nei regimi tributari nazionali, in particolare dal fatto che non in tutti gli Stati membri si esigono i pedaggi stradali; che dette distorsioni non possono essere eliminate solo mediante l'armonizzazione dei tributi, ma in attesa di forme d'imposizione tecnicamente ed economicamente più idonee, esse possono essere temporaneamente limitate prevedendo la possibilità di introdurre diritti di utenza per l'uso delle autostrade, purché non risultino discriminatori, non comportino eccessive formalità e non creino ostacoli alle frontiere interne; che detti diritti di utenza dovrebbero tener conto dei costi infrastrutturali nonché dei costi esterni, compresi quelli relativi all'ambiente;

considerando che, per garantire la conformità dei diritti di utenza e dei pedaggi al principio della copertura dei costi infrastrutturali, occorre stabilirne talune modalità di applicazione;

considerando che un'imputazione ideale dei costi delle infrastrutture e dei costi esterni dovrebbe basarsi su un principio da definirsi e su cifre raccolte secondo un metodo uniforme in tutti gli Stati membri e che è necessario, data l'attuale generale mancanza di tale principio e di tali cifre, istituire un sistema provvisorio basato su aliquote fiscali minime valide per tutti gli Stati membri;

Invariato.

considerando che occorre stabilire un calendario per adattare le regole all'evoluzione della situazione ed attuare la fase definitiva del sistema di tassazione comunitario,

Soppresso.

PROPOSTA ORIGINARIA

PROPOSTA MODIFICATA

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

La presente direttiva non si applica ai territori non europei degli Stati membri.

Inoltre essa non si applica alle Isole Canarie, a Ceuta e Melilla, alle Azzorre e a Madera.

Articolo 2

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 cittadini di uno Stato membro, oppure utilizzati all'interno di uno Stato membro da tali imprese o cittadini, 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 t.

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, istanze regionali o collettività locali, ovvero immatricolati in nome delle medesime.

Articolo 1

Gli Stati membri procedono secondo le disposizioni della presente direttiva ad adeguare i rispettivi sistemi d'imposizione e di esazione di tributi o diritti sull'uso o la detenzione di autoveicoli commerciali.

Invariato.

Articolo 2

1. Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

- «autostrada», una strada specialmente progettata e costruita per la circolazione automobilistica che non serve le proprietà finitime, e che:
 - i) è dotata, salvo in punti determinati o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una striscia di terra non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;
 - ii) non presenta intersezioni a raso con alcun'altra arteria stradale, linea ferroviaria o sede tranviaria, o camminate per la circolazione pedonale;
 - iii) è appositamente segnalata come autostrada;
- «pedaggio», il pagamento ricevuto per l'esecuzione di un tragitto situato fra due punti di una delle infrastrutture di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera c), e il cui importo, nel caso delle autostrade, sia commisurato alla distanza percorsa;
- «diritti di utenza», il pagamento di una somma che dà il diritto ad utilizzare le autostrade per una durata determinata;
- «autoveicoli commerciali», gli autocarri, gli autotreni e gli autoarticolati immatricolati in uno Stato membro o, se non immatricolati, ammessi alla circolazione e appartenenti ad imprese stabilite in uno Stato membro, o a cittadini di uno Stato membro oppure utilizzati all'interno di uno Stato membro da tali imprese o cittadini, purché,
 - siano adibiti al trasporto di merci su strada;
 - abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato, di almeno 12 t.

Invariato.

PROPOSTA ORIGINARIA

Articolo 3

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

- Belgio:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/
verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Danimarca:
vaegtafgift af motorkøretøjer m.v.
- Germania:
Kraftfahrzeugsteuer
- Grecia:
Τέλη κυκλοφορίας
- Spagna:
a) impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica
b) impuesto sobre actividades económicas
- 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 esigono solo i tributi relativi all'uso o alla detenzione di automezzi pesanti, menzionati all'articolo 3.

PROPOSTA MODIFICATA

Articolo 3

1. Ferme restando le disposizioni degli articoli 4 e 5, l'adattamento dei sistemi d'imposizione ed esazione di cui all'articolo 1 si applica ai seguenti tributi:

Invariato.

2. Lo Stato membro che sostituisca uno dei tributi di cui al paragrafo 1 con un altro analogo ne informa la Commissione, la quale procede ai necessari adattamenti di detto paragrafo.

Articolo 4

1. Gli Stati membri esigono solo i tributi relativi all'uso o alla detenzione di autoveicoli commerciali, menzionati all'articolo 3.

PROPOSTA ORIGINARIA

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 ad esempio le tasse di immatricolazione degli autoveicoli previste in taluni Stati membri o i tributi per gli autoveicoli o i carichi di peso o dimensioni eccezionali;
- b) pedaggi di parcheggio e per la circolazione urbana, pedaggi di ponti, trafori e valichi di montagna;
- c) fatte salve le condizioni di cui all'articolo 5, tasse (pedaggi stradali) per l'uso di infrastrutture stradali.

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

PROPOSTA MODIFICATA

2. In deroga al disposto del paragrafo 1, gli Stati membri possono introdurre od applicare:

- a) tributi o diritti specifici minori riscossi all'atto dell'immatricolazione dell'autoveicolo ovvero gravanti sugli autoveicoli o i carichi di peso o dimensioni fuori della norma;
- b) pedaggi di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana;
- c) conformemente alle condizioni di cui all'articolo 5, diritti per l'uso delle infrastrutture stradali, cioè pedaggi o diritti di utenza relativi ad autostrade, ponti, trafori e valichi di montagna.

Articolo 5

1. I pedaggi o i diritti di utenza delle infrastrutture stradali per gli autoveicoli commerciali sono soggetti alle seguenti condizioni, fermo restando che non possono essere introdotti cumulativamente per uno stesso tronco stradale:

- a) sono applicati senza discriminazione diretta o indiretta basata sulla nazionalità e senza discriminazione basata sull'origine o sulla destinazione del traffico;
- b) sono correlati ai costi di costruzione e di sfruttamento delle infrastrutture interessate nonché ai costi di utilizzazione;
- c) sono attuati, riscossi e verificati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando qualsiasi sosta obbligatoria o controllo alle frontiere interne della Comunità. A tale scopo gli Stati membri cooperano reciprocamente per adeguare i loro sistemi di riscossione alle più efficienti innovazioni tecnologiche, per istituire sistemi comuni per la riscossione dei pedaggi alle frontiere interne e, nel caso dei diritti di utenza, per creare possibilità di pagamento dei diritti negli altri Stati membri;
- d) i diritti di utenza sono proporzionali alla durata di utilizzazione delle infrastrutture stradali. Le aliquote giornaliere, settimanali e mensili corrispondono rispettivamente a 1/260, 1/52 e 1/12 del diritto di utenza annuo. Esse possono essere lievemente maggiorate per tener conto delle spese amministrative effettive, purché il livello non sia fissato in modo dissuasivo.

2. I pedaggi e i diritti di utenza sono ammessi sull'intera rete autostradale ovvero su talune autostrade o reti autostradali o su parti di esse.

PROPOSTA ORIGINARIA

Per «autostrada» s'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.

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 è il peso lordo massimo autorizzato a pieno carico dei veicoli industriali.

3. I pesi lordi massimi autorizzati dei veicoli saranno suddivisi in varie fasce in base alla classificazione di cui all'allegato I.

Articolo 7

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

Articolo 8

1. Gli automezzi pesanti sono esenti dalle imposizioni fiscali di cui all'articolo 3 negli Stati membri diversi da quello alla cui giurisdizione appartengono. 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 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 82/603/CEE ⁽²⁾, gli Stati membri non possono accordare agli autoveicoli pesanti franchigie o sgravi fiscali delle tasse di cui all'articolo 3, in particolare:

PROPOSTA MODIFICATA

Soppresso.

3. Ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sulle aliquote da essi stabilite; essa contiene inoltre informazioni sufficienti a dimostrare il rispetto delle disposizioni dei paragrafi 1 e 2.

Soppresso.

Articolo 6

Le procedure di riscossione e recupero dei tributi di cui all'articolo 3 sono stabilite da ciascuno Stato membro.

Articolo 7

1. Gli autoveicoli commerciali sono esenti dai tributi di cui all'articolo 3, negli Stati membri diversi da quello alla cui giurisdizione sono soggetti.

2. Salve le disposizioni dell'articolo 10, nonché quelle dell'articolo 8 della direttiva 75/130/CEE ⁽¹⁾, gli Stati membri non possono accordare, per gli autoveicoli commerciali, esenzioni o riduzioni dei tributi di cui all'articolo 3, in particolare sulla base dei seguenti presupposti:

⁽¹⁾ GU n. L 48 del 22. 2. 1975, pag. 31.

⁽²⁾ GU n. L 147 del 23. 8. 1982, pag. 6.

⁽¹⁾ GU n. L 48 del 22. 2. 1975, pag. 31.

PROPOSTA ORIGINARIA

- a) presenza sul territorio di altri Stati membri;
- b) esistenza di alcune caratteristiche quantitative o qualitative (per esempio età dei veicoli, numero di veicoli di una singola impresa, ecc.).

3. Gli Stati membri non possono restituire in alcuna misura l'imposta sugli autoveicoli, mediante le imposte di consumo sul carburante diesel, gravanti sui veicoli di detto Stato membro per il 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

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

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.

PROPOSTA MODIFICATA

Invariato.

4. Gli Stati membri possono accordare esenzioni o riduzioni fiscali proporzionali al tempo trascorso dagli autoveicoli di cui all'articolo 2 nel territorio di paesi terzi, qualora detti autoveicoli siano ivi soggetti a tributi analoghi a quelli di cui all'articolo 3.

Articolo 8

1. Salva la struttura dei tributi di cui all'articolo 3, gli Stati membri stabiliscono le relative aliquote in modo che, per ogni categoria o sottocategoria di autoveicoli di cui all'allegato I, esse non siano inferiori all'aliquota minima stabilita nell'allegato medesimo.

2. Il Portogallo e la Grecia sono autorizzati ad applicare fino al 31 dicembre 1996 aliquote ridotte pari almeno al 50 % di quelle stabilite nell'allegato I.

3. Ogni due anni, e per la prima volta entro il 31 dicembre 1995, il Consiglio esamina le aliquote minime, in base ad una relazione presentatagli dalla Commissione, al fine di garantire un efficiente funzionamento del mercato interno ed evitare distorsioni della concorrenza. Il Consiglio, deliberando su proposta della Commissione, adatta, se necessario, le suddette aliquote minime.

4. Il tasso di conversione nelle monete nazionali delle aliquote fiscali minime applicate sui veicoli è aggiornato se, nel corso dell'anno civile precedente, il tasso di cambio medio di una moneta nazionale nei confronti dell'ecu supera per eccesso o per difetto uno scarto del 5 %.

Articolo 9

1. Il Consiglio, nell'interesse del mercato interno e della politica comune dei trasporti, adotta quanto prima misure idonee ai fini dell'istituzione di un sistema armonizzato di tassazione stradale comprendente le imposte sugli autoveicoli, le imposte di consumo sul carburante e le tasse stradali (diritti di utenza e pedaggi) per l'utilizzazione di talune infrastrutture stradali, tenendo in considerazione i costi delle infrastrutture e i costi esterni, compresi quelli relativi all'ambiente.

PROPOSTA ORIGINARIA

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 1 e 2, 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 computo 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.

PROPOSTA MODIFICATA

2. A tale scopo, gli Stati membri comunicano alla Commissione i dati necessari e disponibili senza costi eccessivi presso le amministrazioni nazionali, come precisato nell'allegato II.

3. In base ai dati di cui al paragrafo 2, all'esperienza nel frattempo acquisita e a una valutazione del funzionamento del mercato dei trasporti, la Commissione presenta al Consiglio, anteriormente al 1° gennaio 1998, una relazione corredata di proposte finalizzate alla realizzazione dello scopo enunciato al paragrafo 1. Il Consiglio, deliberando su tali proposte, istituisce entro il 31 dicembre 1997 un sistema armonizzato che dovrà entrare in vigore entro il 30 giugno 1999.

Soppresso.

PROPOSTA ORIGINARIA

Articolo 11

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

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

PROPOSTA MODIFICATA

Articolo 10

1. Le autorità nazionali possono restituire le imposte sugli autoveicoli riscosse in base a quanto segue:

a) numero di autoveicoli/km percorsi sulle autostrade a pedaggio nella Comunità. La restituzione avviene una volta l'anno, secondo la seguente formula:

$$\frac{\text{autoveicoli/km percorsi sulle autostrade a pedaggio} \times \text{imposta annua sull'autoveicolo}}{100\,000}$$

100 000

e/o

b) numero dei giorni per i quali sono stati pagati diritti di utenza sulle autostrade nella Comunità. La restituzione avviene una volta l'anno, secondo la seguente formula:

$$\frac{\text{durata totale (in giorni) per la quale sono stati pagati diritti d'utenza} \times \text{imposta annua sull'autoveicolo}}{365}$$

365

2. Il percorso chilometrico effettuato per ferrovia, navigazione interna e marittima nell'ambito di un sistema di trasporto intermodale può dar diritto alla restituzione delle imposte sugli autoveicoli secondo le disposizioni del paragrafo 1, per i percorsi effettuati sulle strade soggette ad un sistema di pedaggio o di diritti di utenza.

3. Le restituzioni previste ai paragrafi 1 e 2 non possono mai dar luogo alla riscossione di un tributo inferiore alle aliquote minime di cui all'articolo 8, paragrafi 1 e 2.

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.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Articolo 11

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Invariato.

Articolo 12

Invariato.

ALLEGATO I

ALIQUTE MINIME DA APPLICARE PER LE TASSE DI CIRCOLAZIONE SUGLI AUTOVEICOLI COMMERCIALI

Sottocategorie di autoveicoli commerciali (peso totale massimo autorizzato a pieno carico in tonnellate)

RIGIDI

Superiore	Non superiore	Tassa minima (in ECU/anno) (nuove aliquote)	Tassa minima (in ECU/anno) (vecchie aliquote)
<i>2 assi</i>			
7,5	12	0	0
12	13	31	71
13	14	86	204
14	15	121	286
15	18	274	645
<i>3 assi</i>			
15	17	54	127
17	19	111	262
19	21	144	339
21	23	222	523
23	25	345	814
25	26	345	814
<i>4 assi</i>			
23	25	146	343
25	27	228	537
27	29	362	853
29	31	537	1 267
31	32	537	1 267

NB:

I veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente sono tassati in base all'aliquota 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 144 ecu invece che di 222 ecu.

COMPLESSI

Superiore	Non superiore	Tassa minima (in ECU/anno) (nuove aliquote)	Tassa minima (in ECU/anno) (vecchie aliquote)
<i>2 + 1 assi</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	14	32
18	20	32	76
20	22	75	175
22	23	97	229
23	25	175	414
25	28	307	723

Superiore	Non superiore	Tassa minima (in ECU/anno) (nuove aliquote)	Tassa minima (in ECU/anno) (vecchie aliquote)
<i>2 + 2 assi</i>			
23	25	70	165
25	26	115	271
26	28	169	398
28	29	204	482
29	31	335	790
31	33	465	1 097
33	36	706	1 666
36	38	706	1 666
<i>2 + 3 assi</i>			
36	38	515	1 216
38	40	700	1 652
<i>3 + 2 assi</i>			
36	38	454	1 072
38	40	628	1 481
40	44	929	2 191
<i>3 + 3 assi</i>			
36	38	225	532
38	40	336	791
40	44	535	1 262

NB:

I veicoli dotati di asse motore con sospensione pneumatica o di un sistema equivalente sono tassati in base all'aliquota 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 75 ecu invece che di 97 ecu.

ALLEGATO II

INFORMAZIONI RICHIESTE A CIASCUNO STATO MEMBRO IN VIRTÙ DELL'ARTICOLO 5,
PARAGRAFO 3 E DELL'ARTICOLO 9, PARAGRAFO 2

Per ciascuna categoria di autoveicoli di cui alla presente direttiva, gli Stati membri comunicano alla Commissione i rispettivi costi delle infrastrutture. Tale comunicazione è inviata entro il 30 giugno di ogni anno e comprende i dati indicati qui di seguito ⁽¹⁾, relativi all'anno precedente il loro invio.

Il metodo utilizzato per ripartire tali costi tra le diverse categorie di autoveicoli dovrà essere descritto con esattezza onde consentire ai servizi della Commissione di aggregare i vari dati. Ciascuno Stato membro potrà scegliere il proprio metodo di imputazione dei costi.

Informazioni richieste

1. Spese di investimento (calcolate in base alla media degli ultimi dieci anni):
 - per la nuova costruzione e l'estensione, nonché
 - per il rinnovo e la ricostruzione:
 - dell'intera rete,
 - della rete soggetta a pedaggio o a diritti d'uso, compresa una suddivisione per categoria di veicoli.
2. Spese di esercizio:
 - spese correnti (calcolate in base alla media degli ultimi tre anni);
 - spese generali;
 - spese di controllo e sorveglianza (polizia):
 - dell'intera rete,
 - della rete soggetta a pedaggio o a diritti d'uso, compresa una suddivisione per categoria di veicoli.
3. Tasse di circolazione sui veicoli corrispondenti a ciascuna delle categorie di veicoli di cui all'allegato I.
4. Aliquote dei pedaggi e dei diritti d'uso corrispondenti a ciascuna delle categorie di veicoli di cui all'allegato I.
5. Lunghezza della rete sulla quale sono applicabili i pedaggi o i diritti d'uso.
6. Numero di veicoli di ciascuna delle categorie di cui all'allegato I circolanti nello Stato membro interessato (veicoli nazionali ed esteri), nonché numero di veicoli-chilometri percorsi da detti veicoli (totale sulle autostrade a pedaggio).
7. Prodotto delle tasse e/o diritti seguenti:
 - imposte di consumo sul carburante diesel;
 - tasse di circolazione sugli autoveicoli;
 - pedaggi e/o diritti di utenza dei veicoli di cui alla presente direttiva.
8. Costi esterni, ivi compresi i costi ambientali presi in considerazione dallo Stato membro interessato.

(1) Espressi in moneta nazionale.