

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e 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**

(COM(2003) 448 def. - 2003/0175 (COD))

(2004/C 241/16)

Il Consiglio, in data 12 settembre 2003, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e 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

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 10 maggio 2004, sulla base del progetto predisposto dal relatore SIMONS.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 3 giugno 2004, nel corso della 409<sup>a</sup> sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 109 voti favorevoli, 82 voti contrari e 7 astensioni.

## 1. Introduzione

1.1 Il 23 luglio 2003 la Commissione europea ha adottato una proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE, la cosiddetta direttiva Eurobollo.

1.2 La Commissione ottempera in questo modo alle richieste dei Consigli europei del 12 e 13 dicembre 2002 e del 20 e 21 marzo 2003, che l'avevano invitata a presentare una proposta su una nuova direttiva Eurobollo entro la fine del primo semestre 2003.

1.3 La proposta viene inoltre incontro alla richiesta del Parlamento europeo, il quale, al momento di adottare la relazione sulle conclusioni del Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», il 12 febbraio 2003, ha confermato la necessità di una tariffazione delle infrastrutture.

1.4 La proposta della Commissione ha quindi soprattutto lo scopo di migliorare i meccanismi di imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture. Inoltre, permette, meglio di quanto non faccia la direttiva Eurobollo, di applicare il cosiddetto principio «chi utilizza paga», giacché il sistema proposto consente di differenziare maggiormente i pedaggi in funzione del tipo di autoveicolo, dell'orario e del luogo di utilizzazione.

1.5 La proposta non mira in alcun modo ad aggravare il carico globale delle imposte dirette e indirette gravanti sul settore dei trasporti, bensì a ottenere un quadro più preciso della situazione, affinché i prezzi praticati riflettano meglio i costi dei vari tipi di utilizzo.

1.6 In questa fase, la Commissione si limita ad applicare agli autoveicoli pesanti un sistema di tariffazione per l'uso delle

infrastrutture nel settore stradale. Si riserva tuttavia di presentare in un secondo momento direttive settoriali sulla tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture nel settore aereo, fluviale e marittimo, mentre lascia agli Stati membri e alle grandi città la facoltà di adottare singoli approcci per gli autoveicoli privati.

1.7 Per quanto riguarda le infrastrutture del settore ferroviario, la Commissione ricorda che la relativa tariffazione è già contemplata nel primo pacchetto ferroviario.

## 2. Osservazioni generali

2.1 Il Comitato accoglie con favore la proposta della Commissione intesa a modificare nel senso indicato la direttiva Eurobollo 1999/62/CE, in quanto essa consentirà una migliore applicazione del principio «chi utilizza paga».

2.2 A giudizio del Comitato, l'iniziativa è positiva anche perché ambisce a porre fine al mosaico sempre più variegato dei sistemi di tariffazione adottati o già applicati negli Stati membri.

2.3 Il Comitato reputa tuttavia che la proposta della Commissione sia troppo ambiziosa, visto che con un'unica proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE pretende di risolvere non meno di sei problemi:

— il fatto che in alcuni paesi i veicoli registrati all'estero contribuiscono in misura insufficiente ai costi legati all'utilizzo delle infrastrutture,

— l'eterogeneità dei sistemi nazionali di tariffazione attualmente in vigore nell'UE e l'assenza di principi comuni,

- il finanziamento delle infrastrutture di trasporto,
- le ripercussioni dei costi legati alla congestione del traffico,
- le ripercussioni dei costi legati agli incidenti stradali,
- le ripercussioni dei costi ambientali.

2.4 Se il tentativo riuscisse, si tratterebbe della prima volta. L'obiettivo appare tanto più illusorio quando si considera che i costi relativi agli ultimi tre problemi sono di natura quanto mai eterogenea e richiederebbero un approccio radicalmente diverso da quello adottato per i primi tre.

2.5 Come il Comitato osservava già nel parere sul Libro bianco della Commissione «Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: Approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE» (COM(1998) 466 def.)<sup>(1)</sup>, il principio «chi utilizza paga» potrà essere applicato solo quando si conosca con esattezza il valore relativo dei diversi elementi di costo e si siano determinate condizioni di parità per tutti i modi di trasporto. Il Comitato ritiene inoltre che, prima di passare all'introduzione di tale principio, occorra chiarire la definizione di neutralità delle entrate e il modo in cui essa viene realizzata. Il Comitato prevede al riguardo numerosi problemi, in quanto la possibilità di compensazione più ovvia, cioè l'abolizione parziale o totale della tassa di circolazione degli autoveicoli, risulterà chiaramente insufficiente in certi paesi, almeno fintantoché esiste un livello minimo obbligatorio a livello comunitario.

2.6 A ciò si aggiunga che l'attuale eterogeneità delle normative e dei sistemi nazionali rimarrà immutata, sia pure con un diverso modello.

2.7 La proposta della Commissione comprende un quadro che consente agli Stati membri di istituire un sistema di tariffazione degli autoveicoli di peso totale pari o superiore a 3,5 tonnellate. In questo modo il campo di applicazione risulta ampliato, visto che nell'attuale direttiva Eurobollo la soglia minima è fissata a 12 tonnellate. Secondo il Comitato, dato che nel campo d'applicazione della proposta rientrano i costi di aspetti legati al trasporto come la sicurezza, la congestione del traffico e le misure per ridurre l'inquinamento acustico, e dato che a tali costi concorrono pure le autovetture private e i piccoli autocarri di peso totale inferiore a 3,5 tonnellate, anche i suddetti veicoli dovrebbero essere inglobati nel campo d'applicazione della direttiva, il che, del resto, è esattamente quanto affermava la Commissione nel Libro bianco del 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte». Per quanto la Commissione abbia formulato numerose proposte di modifica che non ampliano in misura notevole il campo d'applicazione delle misure da modificare, ragion per cui non vi sarebbe motivo di opporsi a un'estensione della direttiva alle autovetture private e ai piccoli autocarri, l'appello della Commissione affinché gli Stati membri e le grandi città adottino un proprio approccio, anche in considerazione del carattere eminentemente nazionale di tali misure, è motivo sufficiente per il Comitato per sottoscrivere l'orientamento della Commissione. La proposta di modifica in oggetto non appare quindi la sede appropriata per estendere il campo di applica-

zione della direttiva alle autovetture private e ai piccoli autocarri di peso inferiore alle 3,5 tonnellate.

2.8 Se la Commissione continua a ritenere che, ai fini di un corretto funzionamento del mercato interno, ci si possa limitare a legiferare sugli autoveicoli pesanti, escludendo le autovetture private, appare logico conservare anche l'attuale soglia di 12 tonnellate per gli autocarri. Del resto, come afferma la stessa Commissione nella relazione introduttiva alla proposta, la parte degli autoveicoli leggeri nel trasporto transfrontaliero è così esigua che la sua incidenza sul funzionamento del mercato interno appare trascurabile, così come quella delle autovetture private.

2.9 Il Comitato concorda con la Commissione sul fatto che ciascun utente delle infrastrutture deve pagare i costi che genera alle condizioni di cui al punto 2.5, cioè solo quando si conosca con esattezza il valore relativo dei diversi elementi di costo. Dà atto inoltre che il trasporto viario con automezzi pesanti è la principale componente del trasporto stradale a essere interessata da tale quadro, ma ritiene in linea di principio che questo orientamento debba valere anche per le altre componenti del trasporto stradale e per altri modi di trasporto.

2.10 La proposta della Commissione non inficia il carattere facoltativo di altre forme di tariffazione come Eurobollo o i sistemi di pedaggio. Spetta agli Stati membri scegliere se adottare un sistema di pedaggio o un sistema di tariffazione degli utenti. Il Comitato ritiene però che questa possibilità di scelta non vada a favore della trasparenza e considera inoltre indesiderabile che i sistemi di riscossione dei vari Stati siano interoperativi.

2.11 Il campo d'applicazione della proposta riguarda la rete stradale transeuropea e altre tratte della rete stradale principale situate nelle immediate vicinanze di un'autostrada. Anche su strade secondarie in sé non particolarmente rilevanti ai fini del corretto funzionamento del mercato interno è possibile imporre pedaggi o sistemi di tariffazione, i quali però non sarebbero soggetti alla direttiva in questione. Il Comitato è consapevole del fatto che la proposta di modifica dell'articolo 7 non impedisce agli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di imporre pedaggi o sistemi di tariffazione su altre strade. Esso condivide tale approccio, tanto più che la rete stradale principale appare ancora poco sviluppata soprattutto nei paesi in fase di adesione. A tal fine tali paesi dovranno evidentemente conformarsi alla legislazione in vigore e alla politica esistente in materia.

2.12 Nella proposta la Commissione istituisce un legame diretto tra il futuro sistema di tariffazione e gli investimenti in infrastrutture al fine di impedire che gli Stati membri utilizzino le entrate dei diritti di utenza per rimpinguare le loro casse. La proposta fornisce inoltre una serie di indicazioni anche per quanto riguarda il metodo di calcolo delle tasse per l'utilizzo delle infrastrutture. Il Comitato sottoscrive l'impostazione adottata, poiché in tal modo gli utenti di una determinata infrastruttura saranno certi che i diritti corrisposti per l'utilizzo si tradurranno in investimenti in quella infrastruttura.

<sup>(1)</sup> Parere CESE in merito al Libro bianco della Commissione «Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: Approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE», GU C 116 del 28.4.1999.

2.13 La Commissione sostiene che in certi casi eccezionali la maggiorazione dei pedaggi fino a un massimo del 25 %, a condizioni ben precise e previa consultazione della Commissione, può essere utilizzata per finanziare i costi di investimento in nuove infrastrutture di trasporto di elevato interesse europeo in zone particolarmente sensibili lungo lo stesso corridoio o nella stessa zona di trasporto. Secondo il Comitato si tratta di una possibilità alla quale bisogna ricorrere con la massima cautela e senza escludere alcuna infrastruttura di trasporto. Inoltre, per garantire l'effettiva realizzazione del progetto per il quale i pedaggi vengono maggiorati, le relative entrate andrebbero versate su un conto comunitario e trasferite allo Stato membro interessato, senza interessi, solo una volta realizzato il progetto.

2.14 Infine la Commissione propone che in ogni Stato membro sorga un organismo indipendente di supervisione delle infrastrutture, sì da poter monitorare su scala comunitaria il costo dei trasporti stradali e le entrate provenienti dai pedaggi e dalle tariffe per l'uso delle infrastrutture. Il Comitato concorda con l'idea di creare un'autorità nazionale indipendente, ma sottolinea che, data la natura comunitaria dei compiti di tale autorità e nel rispetto dei trattati, essa andrebbe a sua volta assoggettata al controllo della Commissione.

2.15 Per scrupolo di chiarezza, nella relazione introduttiva della proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE bisognerebbe precisare che anche in futuro la responsabilità di mantenere la rete stradale in buono stato continuerà a competere agli Stati membri, indipendentemente dal loro sistema di tassazione o dall'organismo di supervisione. La riparazione e la manutenzione delle infrastrutture residenza resterà un compito chiave delle autorità statali.

### 3. Osservazioni specifiche

3.1 La proposta della Commissione istituisce un legame tra tariffazione stradale e costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo della rete. Nei costi di costruzione vanno inclusi quelli legati alla costruzione di nuove infrastrutture, quelle cioè con meno di 15 anni. La Commissione vuole così impedire che nel campo di applicazione della direttiva possano essere inclusi i costi di costruzione per le infrastrutture già esistenti e che sono già stati coperti. Il Comitato giudica questo termine molto ragionevole e ritiene legittimo l'approccio della Commissione.

3.2 Fra i costi di investimento la proposta include in particolare i costi delle infrastrutture volti a ridurre gli effetti nocivi connessi al rumore, come le barriere antirumore installate ai bordi delle strade. Il Comitato desidera tuttavia sottolineare che i costi legati alla riduzione del rumore e, quindi, alla costruzione di barriere antirumore sono generati in gran parte da categorie di utenti delle infrastrutture stradali esclusi dal campo

d'applicazione della direttiva. Di conseguenza, sarà necessario provvedere a un'equa ripartizione dei costi legati alla costruzione di tali pannelli tra le varie categorie di utilizzatori.

3.3 La Commissione propone altresì di tenere conto dei costi non coperti connessi agli incidenti. Per quanto in teoria tale approccio sia giusto, il Comitato ritiene che nella pratica si tratti di un'impresa difficile, data la grande incertezza legata al calcolo degli effetti indiretti, come ad esempio il *pretium doloris*. A titolo d'esempio, si consideri che attualmente le società d'assicurazione rimborsano solo di rado le spese di sicurezza sociale.

Il Comitato reputa che, per impostare adeguatamente il problema dei costi degli incidenti stradali, sarebbe necessario studiarne le varie cause. A tale riguardo rinvia al proprio parere sulla comunicazione della Commissione intitolata «Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa»<sup>(1)</sup>.

3.4 Per il Comitato, non è giusto concedere agli Stati membri la facoltà di usare la congestione - concetto di cui peraltro manca una definizione - come parametro nel calcolo della tassazione legata all'utilizzo delle infrastrutture, in quanto la congestione è causata soprattutto dal traffico privato.

3.5 Il Comitato concorda con la proposta sul fatto che l'introduzione della direttiva modificata non deve accrescere gli oneri complessivi per il settore del trasporto stradale. Ritiene tuttavia che l'abolizione totale o parziale della tassa di circolazione sui veicoli a motore sia insufficiente a garantire la neutralità fiscale. Di conseguenza, bisognerebbe anche considerare l'opportunità di ridurre l'accisa sul diesel.

3.6 Del pari, concorda con la Commissione sulla facoltà concessa agli Stati membri di differenziare i pedaggi in funzione del tipo di autoveicolo secondo la categoria di emissioni (classificazione EURO) e il grado dei danni provocati alla rete stradale.

3.7 Infine, il Comitato esprime piena soddisfazione per l'intento della Commissione di giungere a un metodo di tassazione armonizzato per l'utilizzazione delle infrastrutture, mettendo fine così al mosaico regolamentare degli attuali sistemi di pedaggio e di tassazione.

### 4. Sintesi e conclusioni

4.1 Il Comitato plaude all'iniziativa della Commissione volta a tradurre in pratica il principio secondo cui «chi utilizza paga».

4.2 Considera tuttavia la proposta della Commissione troppo ambiziosa, nel senso che pretende di risolvere troppi problemi differenti con un'unica modifica della direttiva 1999/62/CE.

<sup>(1)</sup> GU C 80 del 30.3.2004, pag. 77.

4.3 Nel parere sul Libro bianco «Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: Approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE» (COM(1998) 466 def.), il Comitato ha già avuto modo di segnalare che l'applicazione del principio «chi utilizza paga» è possibile solo quando si conosca con esattezza il valore relativo dei diversi elementi di costo e si siano determinate condizioni di parità per tutti i modi di trasporto.

4.4 Uno dei punti fermi della Commissione è che la tariffazione delle infrastrutture non deve condurre all'introduzione di nuove tasse o alla maggiorazione di quelle esistenti. Pertanto, propone di concedere agli Stati membri la facoltà di offrire una compensazione tramite l'abolizione parziale o totale della tassa di circolazione annua degli autoveicoli. Il Comitato osserva che numerosi paesi hanno già raggiunto il livello minimo comunitario, o sono in procinto di raggiungerlo, e che le possibilità di compensazione appaiono insufficienti. Pertanto, la neutralità fiscale può essere garantita solo riducendo l'accisa sul diesel.

4.5 Inoltre, il Comitato constata che l'eterogeneità che caratterizza al momento le normative e i sistemi nazionali è destinata a permanere, il che purtroppo impedirà alla Commissione di conseguire l'obiettivo di un'armonizzazione dei metodi di tassazione per l'uso delle infrastrutture.

4.6 Il Comitato ritiene che in certi punti il ragionamento della Commissione manchi di coerenza: da un lato, infatti, essa sostiene che la soglia va abbassata in modo da includere i veicoli di peso massimo totale di 3,5 tonnellate, mentre dall'altro include nella proposta elementi come i costi legati alla congestione, agli incidenti stradali e ai danni ambientali, pur escludendo dal campo della direttiva le automobili private che generano una buona parte di questi costi.

4.7 La Commissione istituisce un legame diretto nella proposta tra futura tariffazione e investimenti in infrastrutture. Le entrate devono in un modo o nell'altro essere reinvestite nel settore da cui provengono e non utilizzate per rimpinguare le casse dello Stato. Su questo punto il Comitato si dichiara d'accordo con la posizione della Commissione.

4.8 Per la Commissione è opportuno istituire un nesso tra tariffazione stradale e costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo della rete. Nei costi di costruzione vanno inclusi quelli legati alla costruzione di nuove infrastrutture, vale a dire le infrastrutture non più vecchie di 15 anni. Il Comitato condivide questo approccio ragionevole, volto a impedire che le infrastrutture esistenti, i cui costi sono già stati coperti, possano essere nuovamente prese in considerazione.

4.9 Nella proposta, la Commissione prospetta la possibilità di utilizzare le entrate ricavate dalla maggiorazione dei pedaggi, fino a un massimo del 25 % e a condizioni ben precise, per finanziare i costi di investimento in nuove infrastrutture di trasporto di elevato interesse europeo in zone particolarmente sensibili lungo lo stesso corridoio o nella stessa zona di trasporto. Secondo il Comitato si tratta di una possibilità alla quale bisogna ricorrere con la massima cautela e senza escludere alcuna infrastruttura di trasporto. Inoltre, qualora si propendesse per tale soluzione, le entrate andrebbero versate su un conto comunitario in attesa che il progetto fosse portato a termine.

4.10 Il Comitato concorda con il campo d'applicazione della proposta della Commissione, vale a dire le reti transeuropee e le tratte della rete viaria principale ubicate nelle loro immediate vicinanze, nonché con l'importanza attribuita, anche se al di fuori del campo di applicazione propriamente detto, alle vie secondarie in sé non particolarmente rilevanti ai fini del corretto funzionamento del mercato interno. Sottoscrive altresì la proposta di creare in ogni Stato membro un organismo indipendente di supervisione delle infrastrutture, finalizzato a un'equa ripartizione dei costi e delle entrate provenienti dai pedaggi e dalla tassazione per l'uso delle infrastrutture.

4.11 Infine, il Comitato esprime riserve quanto all'inclusione degli elementi dei costi legati alla congestione, agli incidenti stradali e ai danni ambientali. Tali costi infatti sono generati in gran parte dalle autovetture private, categoria esclusa dal campo d'applicazione della direttiva. Inoltre, non esiste alcuna analisi chiara delle cause degli incidenti stradali e manca una definizione del concetto di «zone sensibili».

Bruxelles, 3 giugno 2004.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Roger BRIESCH

## ALLEGATO

**al Parere del Comitato economico e sociale europeo**

Qui di seguito si riportano gli emendamenti respinti durante il dibattito, ma che avevano ottenuto un numero di voti favorevoli pari ad almeno un quarto dei voti espressi (art. 39, par. 2 del Regolamento interno):

**Punti 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 e 2.8**

Sopprimere e sostituire con quanto segue:

- 2.3. Il Comitato ritiene l'approccio della Commissione poco ambizioso. Un sistema di tariffazione equo ed efficace dovrebbe coprire le infrastrutture, i costi ambientali e sociali, come pure i danni arrecati alle strade e all'ambiente, gli incidenti, la salute e la congestione del traffico. Tutti questi costi andrebbero stimati su base scientifica. Pertanto, la direttiva dovrebbe stabilire una metodologia comune e un calendario per gli Stati membri, al fine di includere tutti i costi esterni nel calcolo dei diritti di utenza stradale. Gli Stati membri che hanno già provveduto a tale operazione dovrebbero essere messi in grado di imporre da subito la propria tassazione. Si osserva inoltre che l'internazionalizzazione dei costi esterni dei trasporti migliorerà l'efficienza del mercato, favorirà la concorrenza dell'economia europea e ridurrà l'inquinamento ambientale e la congestione del traffico.

**Motivazione**

L'intento è far sì che nei diritti di utenza confluiscono tutti i costi: non solo quindi quelli di investimento e di manutenzione, ma anche quelli esterni, ambientali e sociali. Alcuni Stati membri hanno già provveduto a calcolare tali costi. Perché si propone ciò? Perché si ritiene importante applicare nella legislazione europea il principio secondo cui chi utilizza e chi inquina paga.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 77

voti contrari: 86

astensioni: 9

**Punto 2.12**

Sostituire le ultime due frasi con quanto segue:

Il Comitato ritiene che questo approccio debba essere esteso a tutta l'infrastruttura di trasporto. Quanto alle entrate, non dovrebbero essere destinate esclusivamente al trasporto stradale: possono infatti essere usate per finanziare modi di trasporto sostenibili e per promuovere il rispetto della legislazione sociale a favore dei lavoratori del settore del trasporto stradale.

**Motivazione**

Destinare tutte le entrate al settore del trasporto stradale significa chiaramente impedire un migliore utilizzo del denaro pubblico, né contribuisce a migliorare la sostenibilità del sistema di trasporto, come richiesto nel Libro bianco della Commissione del 2001 sulla politica comune dei trasporti.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 86

voti contrari: 89

astensioni: 9

**Punto 2.13**

Sostituire le ultime due frasi con il testo seguente:

Secondo il Comitato, il tetto del 25 % previsto per la maggiorazione dei pedaggi può rivelarsi del tutto insufficiente in alcune zone particolarmente sensibili. Propone pertanto di innalzarlo in modo da coprire i costi infrastrutturali in dette zone.

**Motivazione**

Evidente.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 86

voti contrari: 99

astensioni: 6

**Punto 3.1**

Modificare il testo come segue:

- 3.1 La proposta della Commissione istituisce un legame tra tariffazione stradale e costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo della rete. Nei costi di costruzione vanno inclusi quelli legati alla costruzione di nuove infrastrutture, vale a dire infrastrutture non più vecchie di 15 anni. ~~La Commissione vuole così impedire che nel campo di applicazione della direttiva possano essere inclusi i costi di costruzione per le infrastrutture già esistenti e che sono già stati coperti. Il Comitato giudica questo termine molto ragionevole e ritiene legittimo l'approccio della Commissione.~~ A questo va obiettato che per il finanziamento dei progetti stradali vengono calcolati tempi lunghi. Pertanto, con un tempo di ammortamento così breve, verrebbe esclusa gran parte dei costi dei progetti avviati finora e ne deriverebbe una visione errata dei costi. A parere del Comitato, quindi, gli Stati possono tener conto dei costi di costruzione, indipendentemente dall'epoca a cui risale la loro rete stradale e dalle modalità di finanziamento.

**Motivazione**

Non tutti i costi di investimento delle infrastrutture costruite più di 15 anni fa sono stati nel frattempo recuperati.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 84

voti contrari: 100

astensioni: 1

**Punti 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5**

Sopprimere.

**Motivazione**

Se si concorda con l'approccio volto all'internazionalizzazione dei costi esterni, non si può accettare la formulazione di questi punti.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

**Punto 4.2**

Sostituire con quanto segue:

- 4.2 Considera tuttavia che nel documento manchi una metodologia comune basata su un approccio scientifico, così come una precisa tabella di marcia per il calcolo dei costi esterni legati all'uso delle infrastrutture stradali.

**Motivazione**

A nostro giudizio, l'approccio della Commissione non è abbastanza ambizioso.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

**Punto 4.6**

Sostituire con il testo seguente:

4.6 Il Comitato è dell'avviso che i veicoli commerciali usati per il trasporto di merci, in particolare i corrieri e i servizi di consegna rapida, anche se inferiori a 3,5 tonnellate, dovrebbero essere soggetti alla tariffazione futura.

**Motivazione**

Perché menzionare le autovetture private e omettere i veicoli commerciali di meno di 3,5 tonnellate, come i corrieri e i servizi di consegna rapida, che peraltro sono responsabili di un cospicuo numero di incidenti?

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

**Punto 4.7**

Dopo la prima frase, sostituire con il testo seguente:

Le entrate, tuttavia, non andrebbero destinate esclusivamente al trasporto stradale, giacché possono essere usate per finanziare modi di trasporto sostenibili e per promuovere il rispetto della legislazione sociale a favore dei lavoratori del settore del trasporto stradale.

**Motivazione**

L'emendamento è conforme alla modifica del punto 2.12.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

**Punto 4.8**

Sopprimere il punto e sostituirlo con il seguente testo:

4.8 Il Comitato reputa pertanto che gli Stati membri possano tener conto dei costi di costruzione indipendentemente dall'epoca a cui risale la loro rete stradale e dalle modalità di finanziamento in quanto, all'atto pratico, per il finanziamento vengono calcolati tempi lunghi.

**Motivazione**

L'emendamento è conforme alla modifica del punto 3.1.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

**Punti 4.9, 4.10 e 4.11**

Sopprimere.

**Motivazione**

Consegue dalla proposta di sopprimere i punti da 3.2 a 3.4.

**Esito della votazione:**

voti favorevoli: 89

voti contrari: 93

astensioni: 3

---