Parlamento europeo
2014-2019

Documento di seduta

B8-0180/2017

8.3.2017

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito dell'interrogazione con richiesta di risposta orale B8-0201/2017

a norma dell'articolo 128, paragrafo 5, del regolamento

sull'approvazione della Commissione del piano rivisto della Germania che prevede l'introduzione di un pedaggio stradale
(2017/2526(RSP))

Karima Delli
a nome della commissione per i trasporti e il turismo

B8-0180/2017

Risoluzione del parlamento europeo sull'approvazione della Commissione del piano rivisto della Germania che prevede l'introduzione di un pedaggio stradale (2017/2526(RSP))

Il Parlamento europeo,

– visto il libro bianco della Commissione dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile",

– visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE[1],

– vista la comunicazione della Commissione del 20 luglio 2016 dal titolo "Una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501);

– vista l'adozione, da parte del Bundestag tedesco, in data 27 marzo 2015, della proposta legislativa "Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßene" e "Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes",

– vista l'adozione, da parte del Bundesrat tedesco, in data 8 maggio 2015, di "Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen" e "Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes",

– vista la procedura d'infrazione concernente l'introduzione da parte della Germania di un nuovo sistema di pedaggio stradale per i veicoli privati ("Pkw-Maut"), avviata dalla Commissione il 18 giugno 2015,

– visto l'accordo del 1 dicembre 2016 tra il Presidente della Commissione e il ministero tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali, relativo ad un sistema di pedaggio stradale tedesco ("Pkw-Maut"),

– vista la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture[2] e la sua prossima revisione nel quadro dell'iniziativa stradale della Commissione nel 2017,

– vista la direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità[3] e la sua prossima revisione nel quadro dell'iniziativa stradale della Commissione nel 2017,

[1] GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.
[2] GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.
[3] GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

– visto il principio di non discriminazione sancito dall'articolo 18 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e il diritto unionale che vieta la discriminazione sulla base della nazionalità,

– vista l'interrogazione alla Commissione sull'approvazione della Commissione del piano rivisto della Germania che prevede l'introduzione di un pedaggio stradale (O-000152/2016 – B8-0201/2017),

– vista la proposta di risoluzione della commissione per i trasporti e il turismo,

– visti l'articolo 128, paragrafo 5, e l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,

A. considerando che la conformità del progetto di sistema di pedaggio stradale tedesco per i veicoli leggeri (LDV) con le vigenti politiche dell'Unione europea è attualmente in fase di esame;

B. considerando che un sistema di rimborso, direttamente o indirettamente basato sulla nazionalità, è discriminatorio, contravviene ai principi guida dell'Unione europea, ostacola la mobilità transfrontaliera e indebolisce il mercato unico europeo;

C. considerando che il sistema di pedaggio tedesco previsto è probabilmente in contrasto con i principi di "non discriminazione", "chi usa paga" e "chi inquina paga";

D. considerando che sistemi di pedaggio nazionali che introducono tariffe indirettamente o direttamente basate sulla nazionalità sarebbero contrari al diritto comunitario;

E. considerando che i sistemi di pedaggio nazionali hanno, in particolare, un impatto negativo sui cittadini delle regioni frontaliere che devono avere a che fare con i diversi sistemi di pedaggio e i relativi costi, ostacolano il libero flusso del traffico transfrontaliero e creano inutili ostacoli ad un'ulteriore integrazione europea;

F. considerando che gli oneri amministrativi supplementari che ne conseguono si tradurrebbero in un aumento dei costi e probabilmente in procedure non trasparenti, riducendo i mezzi aggiuntivi previsti per gli investimenti nelle infrastrutture;

1. riconosce che il trasporto rappresenta un settore cruciale per la crescita economica, assicurando una mobilità efficiente e conveniente dei cittadini e delle merci all'interno e all'esterno dell'Unione europea;

2. sottolinea che la Commissione e gli Stati membri dovrebbero investire adeguatamente nelle infrastrutture di trasporto;

3. sollecita la Commissione ad applicare le politiche in corso, come previsto - tra le altre cose - nel Libro bianco del 2011 sui trasporti;

4. sottolinea che un sistema di tariffe per l'uso delle infrastrutture stradali può svolgere un ruolo fondamentale nel trasferimento modale e nel finanziamento della manutenzione e dello sviluppo di infrastrutture stradali sostenibili, sicure, efficienti e orientate al futuro nell'Unione europea;

5. sottolinea che i sistemi di tariffe per l'uso delle infrastrutture stradali per qualsiasi tipo

di veicolo a motore dovrebbero essere elettronici e basati alla distanza e dovrebbero rispettare i principi "chi usa paga" e "chi inquina paga, sanciti dalle politiche dell'UE e dalla legislazione dell'UE, al fine di garantire l'internalizzazione dei costi esterni connessi al trasporto su strada;

6. sottolinea la necessità di ottenere una migliore qualità del servizio relativo alle infrastrutture stradali, in particolare in termini di sicurezza, nonché una significativa riduzione della congestione;

7. incoraggia la Commissione a includere i costi esterni derivanti dal cambiamento climatico e dagli incidenti, non coperti da assicurazione, al momento di proporre una nuova legislazione, come ad esempio la revisione della direttiva eurobollo; sottolinea, inoltre, che la legislazione sull'internalizzazione dei costi esterni deve applicarsi a tutte le strade ed escludere una concorrenza sleale tra i diversi modi di trasporto;

8. sottolinea che una procedura d'infrazione in corso contro la Germania, che tratta la discriminazione indiretta basata sulla nazionalità, è stata "sospesa" fino a nuovo ordine senza un'adeguata motivazione giuridica, per mezzo di un accordo politico informale tra il Presidente della Commissione e il ministero tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali;

9. sottolinea che l'introduzione di sistemi di pedaggio stradale nazionali non dovrebbe ostacolare l'accesso al mercato, la crescita, la competitività e la flessibilità del trasporto e degli operatori dei trasporti transfrontalieri all'interno dell'UE, al fine di garantire un ulteriore sviluppo e l'integrità del mercato unico europeo;

10. invita la Commissione a fornire e a divulgare informazioni pertinenti della Direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) sull'analisi delle nuove misure relative al "PkW-Maut", presentate dalle autorità tedesche, e sulla loro conformità al diritto dell'Unione;

11. sottolinea che un requisito fondamentale per pedaggi stradali non discriminatori è che tutti gli utenti paghino la stessa tariffa per utilizzare le stesse strade; sottolinea che qualsiasi sistema di pedaggio stradale nazionale che discrimini direttamente sulla base della nazionalità o che venga abbinato a misure fiscali nazionali a beneficio esclusivo dei cittadini di un paese, ad esempio una detrazione dalla tassa automobilistica nazionale, perseguendo in tal modo l'obiettivo caricare l'onere principalmente sugli utenti stranieri, costituisce una violazione del principio di non discriminazione sancito dall'articolo 18 del TFUE; ricorda che la Commissione, in quanto custode dei trattati, deve controllare l'attuazione e l'applicazione corrette della legge dopo la sua adozione;

12. invita la Commissione a presentare al Parlamento l'accordo stipulato con il governo tedesco, sottolineando le principali differenze con la normativa nazionale portata dinanzi alla Corte e le motivazioni sulla sua conformità alle disposizioni del trattato e del diritto unionale;

13. è del parere che il sistema di pedaggio stradale tedesco ("Pkw-Maut") del dicembre 2016 contenga ancora elementi che rappresentano una violazione del diritto dell'Unione e violano i principi fondamentali dei trattati, in particolare la discriminazione basata sulla nazionalità;

14. sottolinea che sono necessarie norme comuni per istituire un quadro coerente, equo, non discriminatorio e armonizzato per i sistemi di pedaggio stradale per qualsiasi tipo di veicolo nell'Unione europea;

15. esorta la Commissione a considerare la revisione della legislazione e un quadro armonizzato per quanto riguarda l'eurobollo e il servizio europeo di telepedaggio (SET) come un'opportunità per definire un tale quadro e per monitorare e incrementare la corretta applicazione di tale normativa;

16. sottolinea che l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio svolge un ruolo chiave nel facilitare il trasporto transfrontaliero e che gli Stati membri che agiscono individualmente creano frammentazione e ostacolano uno spazio unico europeo dei trasporti;

17. chiede alla Commissione di fornire tutti i dettagli tecnici e legali dell'accordo del 1 dicembre 2016 tra il Presidente della Commissione e il ministero tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali e di chiarire tutti gli aspetti giuridici e politici relativi al motivo per cui l'accordo del 1 dicembre 2016, che ancora non impone un onere supplementare per gli utenti tedeschi e mantiene quindi una discriminazione indiretta basata sulla nazionalità, sia stato considerato come una base sufficiente per sospendere la procedura d'infrazione contro la Germania, avviata esattamente sulla base delle stesse problematiche in materia di discriminazione, e di tenere adeguatamente informato il Parlamento in merito;

18. chiede alla Commissione di monitorare attentamente il processo;

19. invita la Commissione a coinvolgere in Parlamento in ogni fase del processo per mezzo di un dialogo strutturato;

20. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.