



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° giugno 2017
(OR. en)

9672/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0114 (COD)**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 275 final
Oggetto:	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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 275 final.

All.: COM(2017) 275 final



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

Un sistema di trasporti efficiente e affidabile è essenziale per il buon funzionamento del mercato interno. Si tratta di un settore chiave dell'economia. Il trasporto su strada svolge il ruolo più importante per quanto riguarda il trasporto interno, ma pone anche delle sfide di tipo socio-economico e ambientale (cambiamento climatico, inquinamento atmosferico, rumore, congestione del traffico e così via). La tariffazione stradale può costituire un incentivo importante per rendere i trasporti più puliti e più efficienti ed è fondamentale progettarla in modo coerente per garantire un trattamento equo degli utenti della strada e il finanziamento sostenibile delle infrastrutture.

La direttiva 1999/62/CE¹ definisce il quadro normativo per la tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Finalizzata all'eliminazione delle distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto mediante l'armonizzazione graduale delle tasse sui veicoli e l'istituzione di meccanismi equi di imposizione di oneri per l'infrastruttura, tale direttiva stabilisce livelli minimi di tassazione per i veicoli pesanti e precisa le modalità di imposizione di oneri per l'infrastruttura, prevedendo anche una differenziazione degli oneri in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.

Ad oggi, tuttavia, la direttiva non contiene elementi specifici che contribuiscano alla riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dai trasporti. Le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto su strada - imputabili per la maggior parte (oltre il 60%) alle autovetture, anche se la quota relativa ai veicoli pesanti è in aumento - risultavano nel 2014 ancora superiori del 17% a quelle del 1990. Considerando le tendenze attuali, la riduzione delle emissioni non sarà di entità tale da consentire il conseguimento degli obiettivi fissati per il 2030 e per il 2050.

In molti Stati membri le infrastrutture stradali si stanno deteriorando a causa della manutenzione inadeguata. Nell'UE, la spesa pubblica per la manutenzione stradale è diminuita di circa 30 punti percentuali tra il 2006 e il 2013, attestandosi allo 0,5% del PIL nel 2013 (rispetto all'1,5% del 1975 e allo 0,8% del 2008). Ciò comporta diverse conseguenze negative sul piano economico, sociale e ambientale: maggiori costi per il funzionamento dei veicoli, livelli più elevati di inquinamento atmosferico ed acustico, aumento dei tempi di viaggio e degli incidenti, incremento degli effetti negativi sull'economia ecc.

La normativa attuale si applica solo ai veicoli pesanti e non riguarda tutti gli altri veicoli. Per quanto concerne questi ultimi, fra cui in particolare le autovetture, in assenza di limiti specifici vi è il rischio che i relativi bolli di circolazione di breve durata siano venduti a un prezzo relativamente troppo elevato, causando ciò una discriminazione nei confronti degli utenti occasionali, perlopiù stranieri. Un'altra potenziale fonte di discriminazione, che riguarda tutti i tipi di veicoli, è costituita dall'introduzione di forme di compensazione delle spese sostenute dagli utenti nazionali in caso di diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura.

¹ 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 (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

Le ripercussioni negative del trasporto stradale causano costi cospicui alla società. Se automobili e furgoni provocano meno danni alle infrastrutture rispetto ai veicoli pesanti (considerando fra questi ultimi anche autobus e pullman), le autovetture causano circa 2/3 dei costi esterni (connessi al cambiamento climatico, all'inquinamento atmosferico, al rumore, agli incidenti e ad altri effetti negativi) generati dal trasporto su strada, pari a circa l'1,8-2,4% del PIL.

Inoltre, la congestione del traffico è un problema persistente nelle aree urbane e in prossimità di esse; eppure tale problema è stato affrontato dagli Stati membri solo sporadicamente. I picchi del traffico stradale determinano costi sociali considerevoli, che ammontano all'1% del PIL dell'UE. Due terzi di questi costi sono imputabili alle autovetture e il 20-30% al traffico interurbano.

L'obiettivo dell'iniziativa è di migliorare l'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", promovendo in tal modo un trasporto su strada che sia sostenibile dal punto di vista finanziario e ambientale ed equo dal punto di vista sociale.

La presente iniziativa contribuisce al programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), in quanto è finalizzata ad aggiornare e a semplificare alcune disposizioni della direttiva.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente iniziativa mira a colmare le lacune della legislazione vigente (direttiva 1999/62/CE), agevolandone il conseguimento degli obiettivi. Le disposizioni proposte semplificherebbero alcuni dettami della direttiva, eliminando la differenziazione dei pedaggi in funzione della categoria di emissione EURO degli autoveicoli, i cui benefici stanno rapidamente diminuendo, e determinate prescrizioni gravose in materia di notifica, in particolare per quanto riguarda l'imposizione di oneri per i costi esterni.

Verrebbero inoltre a ricadere nell'ambito della direttiva gli autobus, le autovetture e i furgoni, a vantaggio di una maggiore coerenza nella tariffazione relativa all'utilizzo delle infrastrutture nel settore del trasporto su strada. Tenendo inoltre presente la questione delle emissioni di CO₂ illustrata sopra, in base alla proposta i pedaggi stradali sarebbero commisurati alle emissioni.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente iniziativa si iscrive nel quadro dell'impegno profuso dalla Commissione per realizzare un'Unione dell'energia e di una serie di proposte relative al trasporto a basse emissioni², fra cui la revisione dei regolamenti concernenti le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni, proposte per la certificazione e il monitoraggio/notifica delle emissioni di CO₂ di autocarri e autobus, nonché di iniziative collegate nel campo del trasporto stradale, in particolare riguardanti la revisione della legislazione sui servizi di telepedaggio interoperativi e delle norme che disciplinano il mercato interno del trasporto di merci su strada e i servizi di autobus e pullman.

Le modifiche proposte sono in linea con gli obiettivi fissati nel Libro bianco 2011 sui trasporti³, che invitava ad applicare pienamente i principi "chi inquina paga" (sancito dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea) e "chi utilizza paga", al fine di rendere i trasporti più

² COM(2016) 501 final: Strategia europea per una mobilità a basse emissioni

³ COM(2011) 144 final: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

sostenibili e le infrastrutture finanziabili. Al fine di facilitare l'introduzione di pedaggi basati sulla distanza percorsa, viene parallelamente riveduta la legislazione relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio⁴. Le modifiche proposte sono inoltre coerenti con la legislazione ambientale in materia di emissioni e inquinamento acustico dei veicoli.

Ampliando il campo di applicazione della direttiva, inoltre, l'iniziativa si richiama a procedure di certificazione da adottarsi in relazione alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti e ai regolamenti che disciplinano le emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti dei veicoli leggeri. Per quanto riguarda la rete stradale interessata, la proposta fa riferimento agli orientamenti riveduti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 71 e 93 del trattato CE (attualmente articoli 91 e 113).

Le disposizioni della direttiva oggetto della presente proposta riguardano i pedaggi e i diritti di utenza, un campo cui si applica l'articolo 91 del TFUE.

Per quanto riguarda le modifiche ad alcune disposizioni del capo II della direttiva sulle tasse sugli autoveicoli, esse rientrano nell'ambito dell'articolo 113 del TFUE e sono oggetto di una proposta legislativa distinta.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE. L'adeguamento delle regole esistenti, tuttavia, è di competenza esclusiva dell'Unione. L'estensione delle norme dell'UE ad altre categorie di veicoli è giustificata dalle ripercussioni di tali norme su problematiche europee e mondiali. L'inclusione di autovetture, minibus e furgoni, nella misura in cui tali tipologie di veicoli sono interessate, dovrebbe soprattutto contribuire a prevenire il rischio di un trattamento iniquo, da parte degli Stati membri, degli utenti occasionali o dei veicoli immatricolati all'estero. L'inclusione di autobus/pullman contribuirebbe a ridurre le distorsioni della concorrenza determinate, sul mercato interno del trasporto passeggeri, da trattamenti di favore (esenzione dal pagamento per l'utilizzo delle infrastrutture) nei confronti dei suddetti veicoli rispetto al trasporto ferroviario, che è invece soggetto alla corresponsione di tali oneri.

Più in generale, dato che tutti questi veicoli utilizzano la stessa infrastruttura stradale e contribuiscono alle emissioni globali di CO₂, all'inquinamento atmosferico e alla congestione del traffico, la loro inclusione è giustificata in considerazione dei problemi individuati.

⁴ Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124) e decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

- **Proporzionalità**

Le misure proposte hanno il solo scopo di contribuire al conseguimento degli obiettivi prefissati, in particolare l'applicazione coerente dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", e non vanno oltre quanto necessario a tale fine.

L'ampliamento dell'ambito di applicazione ad altre categorie di veicoli oltre a quella dei veicoli pesanti è necessario per fare sì che le norme siano applicate in modo coerente a tutti i veicoli stradali e che si riesca ad affrontare i problemi che non sono esclusivamente o principalmente collegati al traffico dei veicoli pesanti (deterioramento delle infrastrutture, elevate emissioni di CO₂ causate dal trasporto su strada, inquinamento atmosferico, rumore, congestione del traffico o discriminazione degli utenti stranieri).

I costi per gli Stati membri, le imprese e i cittadini sono limitati rispetto ai potenziali benefici. La proposta non obbliga gli Stati membri ad imporre oneri stradali, ma armonizza le modalità di imposizione di tali oneri a livello di Unione europea. Non comporta nemmeno un aumento degli oneri in vigore.

Nell'ambito della valutazione d'impatto sono state scartate per il principio di proporzionalità diverse misure ipotizzate, come ad esempio l'imposizione obbligatoria di oneri per l'infrastruttura o di oneri connessi alla congestione del traffico.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto giuridico da modificare è una direttiva, l'atto modificativo dovrebbe, in linea di principio, assumere la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La Commissione ha pubblicato la sua valutazione della direttiva 1999/62/CE nel 2013⁵. Una valutazione esterna ("*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*") è stata pubblicata nel gennaio 2014⁶. Tali valutazioni hanno permesso di individuare vari problemi legati alla tariffazione stradale dei veicoli pesanti nel contesto dell'attuale quadro normativo.

Se da una parte 24 Stati membri hanno applicato determinate forme di tariffazione stradale e si è riscontrata la tendenza all'introduzione di pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa sull'intera rete, dall'altra questa transizione è stata lenta e ad oggi permangono differenze all'interno dell'Unione. La valutazione ha permesso di rilevare notevoli disparità nelle politiche nazionali in materia di tariffazione e di concludere che la mancanza di armonizzazione, per quanto riguarda la tipologia dei pedaggi (bolli di circolazione calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura, pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa, differenziati e non) e

⁵ *Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures* (Valutazione ex post della direttiva 1999/62/CE modificata relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture) [SWD(2013) 1 final]

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

delle tecnologie utilizzate per la loro riscossione, comporta ulteriori oneri amministrativi e costi sia per le autorità pubbliche che per gli utenti.

Pur se persegue gli obiettivi stabiliti, la direttiva ha evidenziato diverse lacune, qui di seguito indicate:

- campo di applicazione: è possibile esentare i veicoli pesanti di peso inferiore alle 12 tonnellate, il che porta a una disparità di condizioni per il trasporto merci;
- i diritti calcolati in base alla durata, consentiti dalla direttiva, non sono in grado di coprire i costi delle infrastrutture, né di incentivare una maggiore pulizia ed efficienza di funzionamento dei veicoli o di ridurre la congestione del traffico;
- l'imposizione di oneri per i costi esterni è un'operazione troppo complessa, mentre per la differenziazione (obbligatoria) dei pedaggi in funzione della categoria di emissione EURO degli autoveicoli è definita la sola differenziazione massima, al di sotto della quale agli Stati membri è lasciata piena libertà di intervento;
- per quanto riguarda la differenziazione delle tariffe per combattere la congestione del traffico: la prescrizione dell'applicazione neutra rispetto agli introiti appare troppo complicata da mettere in pratica e potrebbe essere considerata iniqua se attuata unicamente per i veicoli pesanti, visto che alla congestione del traffico contribuiscono tutti gli utenti della strada.

Anche se la valutazione si è fondata sulle disposizioni attuali della direttiva, il contributo dei portatori di interessi ha evidenziato altre questioni pertinenti, fra cui la necessità di ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti e di definire un quadro per la tariffazione che tenga conto delle regole applicate alle autovetture (e ad altre categorie di veicoli), soprattutto al fine di evitare discriminazioni nei confronti degli utenti (stranieri) occasionali.

• **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni dei portatori di interessi si sono svolte nel rispetto delle prescrizioni minime per la consultazione dei portatori di interesse stabilite nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 (COM(2002) 704 definitivo).

Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

- 1) È stata organizzata una consultazione pubblica aperta online di tipo standard, della durata di 12 settimane e basata su questionari, accessibile dal sito web "La vostra voce in Europa".

La consultazione si è svolta nel periodo compreso fra l'8 luglio e il 5 ottobre, ma sono stati accettati anche contributi pervenuti dopo quest'ultima data. Sono state poste due serie di domande, l'una rivolta al grande pubblico e l'altra, più tecnica, indirizzata agli esperti.

La Commissione ha ricevuto 135 risposte ai questionari, nonché 48 documenti aggiuntivi. Le risposte sono giunte da vari gruppi di portatori di interessi, come imprese di trasporto (42%), cittadini/consumatori (14%), autorità pubbliche (13%), industria delle costruzioni (7%), associazioni del trasporto pubblico (4%) e fornitori di servizi/soluzioni di pedaggio (4%).

- 2) Nell'ambito del processo di valutazione d'impatto si sono tenute consultazioni mirate con portatori di interessi e specialisti specifici, che hanno compreso:

- a) una serie di seminari tematici con portatori di interessi e Stati membri organizzati dalla Commissione nei mesi di settembre e ottobre 2015;
- b) una conferenza sulle iniziative in tema di trasporto su strada tenutasi il 19 aprile 2016;
- c) 21 colloqui con portatori di interessi selezionati in base a specifiche esigenze in materia di dati, svolti dal contraente che ha preparato lo studio di supporto della valutazione d'impatto.

Sintesi dei contributi ricevuti e utilizzo dei risultati

È emerso un sostegno generale alle misure volte a incentivare l'impiego di veicoli efficienti sotto il profilo dei consumi, mentre minore è stata l'adesione all'idea di conseguire tale risultato differenziando i pedaggi stradali. Molti intervistati di paesi terzi si sono dichiarati favorevoli al ricorso a una differenziazione delle tariffe basata sulle emissioni di CO₂ e all'eliminazione graduale della differenziazione fondata sulla categoria di emissione EURO. Pur se sono stati espressi dubbi riguardo alla sua fattibilità nel breve periodo, non vi è stata opposizione manifesta nei confronti della differenziazione applicata in modo neutro rispetto agli introiti in base alle emissioni di CO₂.

Per quanto riguarda eventuali misure a favore della qualità delle strade, si sono registrate notevoli differenze tra: 1) le opinioni espresse nell'ambito della consultazione pubblica online e i pareri della maggior parte dei portatori di interessi; e 2) le opinioni degli Stati membri consultati. La maggioranza dei rispondenti del primo gruppo ha nell'insieme sostenuto la necessità di adottare misure volte a garantire la qualità dell'infrastruttura stradale. Gli Stati membri, invece, in linea generale non si sono dichiarati favorevoli alle misure.

Anche per quanto concerne le misure eventuali intese ad evitare la discriminazione e a garantire condizioni di equità, le opinioni degli Stati membri e quelle degli altri portatori di interesse sono risultate divergenti. Coloro che hanno risposto alla consultazione pubblica online hanno fermamente sostenuto l'applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" e la scelta dell'UE come garante della proporzionalità dei prezzi dei bolli di circolazione. Molti altri contributi, fra cui quelli di numerosi intervistati di paesi terzi, sono risultati a favore della cessazione graduale dell'esazione dei diritti di utenza basati sulla durata, preferendo che i pedaggi siano calcolati esclusivamente in base alla distanza percorsa dai veicoli. Gli Stati membri, invece, sono apparsi divisi rispetto alla necessità di provvedimenti in tale ambito.

Nell'ottica di garantire un sistema dei trasporti efficiente, la maggior parte di coloro che hanno risposto alla consultazione pubblica online ritiene che la questione della congestione del traffico dovrebbe rimanere di competenza degli Stati membri; l'opzione più gettonata al proposito, inoltre, è stata quella che prevede l'imposizione a tutti i veicoli di oneri connessi alla congestione del traffico. Quanti si sono dichiarati favorevoli all'imposizione di oneri connessi alla congestione del traffico hanno sottolineato che a loro avviso tali oneri andrebbero applicati a tutti i veicoli, non soltanto agli automezzi pesanti. Gli Stati membri sono in generale a favore di una maggiore flessibilità.

- **Assunzione e uso di perizie**

La definizione del problema si basava su valutazioni che si avvalevano, in parte, di consulenze esterne (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy*

since 1995, *Update of the Handbook on external costs of transport*⁷), integrate da ricerche aggiuntive.

Un contraente esterno ha fornito assistenza con uno studio a sostegno della valutazione d'impatto⁸, che è stato concluso nell'aprile 2017.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con riserve, del comitato per il controllo normativo. Il comitato ha formulato alcune raccomandazioni, richiedendo una migliore giustificazione dell'obiettivo relativo alla riduzione delle emissioni di CO₂ e chiarimenti riguardanti:

- il trattamento differenziato degli introiti provenienti dalla riscossione degli oneri stradali;
- le carenze della legislazione attuale;
- l'esclusione di determinate opzioni;
- gli impatti previsti.

Le osservazioni sono state prese in considerazione nella valutazione d'impatto riveduta, nella quale sono stati aggiunti ulteriori dettagli e spiegazioni, come indicato nell'allegato I della relazione sulla valutazione d'impatto. Unitamente ad altri adeguamenti sono state apportate le seguenti modifiche, finalizzate ad affrontare le questioni sopra indicate:

- nella definizione del problema, e in particolare nella descrizione riguardante i conducenti problematici, sono state aggiunte alcune spiegazioni sulla complementarità con altri oneri o tasse ambientali e con le norme sulle emissioni di CO₂. Anche se possono aver avuto una certa efficacia, gli altri strumenti non sono stati sufficienti a far diminuire le emissioni di CO₂ causate dai trasporti nella misura richiesta dagli impegni della Commissione;
- nell'allegato in cui sono descritte le misure scelte sono state aggiunte spiegazioni sui motivi alla base del diverso trattamento degli introiti generati dagli oneri facoltativi connessi alla congestione del traffico. Uno dei motivi principali è collegato all'accettabilità e all'equità di tali oneri, oltre che all'obiettivo di compensarne gli eventuali effetti regressivi;
- ulteriori spiegazioni sono state aggiunte nella descrizione della valutazione e dell'attuazione della legislazione in vigore e nella parte dedicata ai conducenti problematici, in particolare in relazione all'incidenza della legislazione e alle sue carenze;

⁷ Ricardo-AEA et al. (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

- la descrizione dei motivi alla base del rigetto di misure concernenti un'eventuale imposizione obbligatoria degli oneri e la destinazione obbligata dei proventi è stata integrata da ulteriori dettagli;
- nelle rispettive sezioni, infine, sono state inserite descrizioni più dettagliate relative alle ripercussioni previste sulle emissioni di CO₂, agli Stati membri interessati e alla semplificazione.

Sono state esaminate quattro opzioni, che ipotizzano un livello crescente di intervento normativo; le opzioni (dalla 1 alla 4) si completano a vicenda.

L'opzione 1 prevede modifiche legislative per aggiornare unicamente alcune disposizioni della direttiva e l'ampliamento del campo di applicazione della direttiva ad autobus e pullman, furgoni e autovetture, al fine di affrontare tutti i problemi individuati. Le modifiche riguardano l'eliminazione delle esenzioni, l'aggiornamento degli obblighi informativi e dei limiti massimi relativi agli oneri per i costi esterni e la semplificazione delle prescrizioni concernenti l'imposizione di oneri per i costi esterni. Tale opzione prevede inoltre l'introduzione di requisiti di non discriminazione e proporzionalità per gli oneri applicati ai veicoli leggeri.

L'opzione 2 affronta la questione delle emissioni di CO₂, contemplando fra l'altro l'eliminazione graduale dei diritti basati sulla durata per i veicoli pesanti. Questa opzione prevede l'introduzione di norme relative alla differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in rapporto alle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti e la soppressione graduale dell'attuale differenziazione fondata sulla categoria di emissione EURO.

L'opzione 3 (con le relative varianti a e b) prevede misure aggiuntive per i veicoli leggeri, nell'intento di affrontare le problematiche della congestione del traffico interurbano e delle emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti di tutti i veicoli (opzione 3b). L'opzione 4, infine, renderebbe obbligatoria l'imposizione di oneri per i costi esterni per i veicoli pesanti ed eliminerebbe progressivamente, per tutti i veicoli, la possibilità di imporre diritti basati sulla durata, al che i pedaggi sarebbero calcolati esclusivamente in base alla distanza percorsa dai veicoli.

Ipotizzando nelle opzioni strategiche da 2 a 4 la sostituzione degli attuali sistemi di imposizione di diritti in funzione della durata con sistemi che tengano conto della distanza percorsa dai veicoli (l'alternativa per gli Stati membri sarebbe la non imposizione di diritti), con la valutazione d'impatto si è constatato con chiarezza che la 4 sarebbe l'opzione più efficace, ma che apporterebbe i suoi benefici ai costi più elevati. L'opzione 1 potrebbe contribuire al conseguimento degli obiettivi in misura molto limitata, anche se praticamente senza costi. Le opzioni 2 e 3 sono più equilibrate dal punto di vista degli effetti sul piano economico, sociale e ambientale e consentirebbero di ottenere i risultati prefissati a un costo ragionevole.

La valutazione d'impatto ha individuato nell'opzione 3b, che prevede la differenziazione dei diritti per i veicoli leggeri in funzione delle loro emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti, l'opzione preferita, eventualmente integrabile dall'imposizione ai veicoli pesanti di oneri per i costi esterni per almeno una parte della rete e dalla progressiva eliminazione, per i veicoli leggeri, dei diritti in base alla durata nell'arco di un periodo di tempo sufficientemente lungo. Sono queste le misure inserite nella presente proposta, che si colloca quindi fra le opzioni 3b e 4, ma più vicina all'opzione 4.

Le misure contemplate dalle opzioni 3b e 4 comporterebbero una diminuzione dei costi derivanti dalla congestione del traffico del 2,5-6%, ossia 9-22 miliardi di euro, entro il 2030,

mentre genererebbero introiti da pedaggi pari a 10-63 miliardi di euro l'anno e contribuirebbero all'aumento degli investimenti nella rete stradale in misura del 25-260% rispetto allo scenario di base.

Determinerebbero una riduzione significativa delle emissioni di CO₂, di NO_x e di particolato causate dal trasporto su strada. Si avrebbero ripercussioni positive sulla salute pubblica, proporzionali alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, e risparmi fino al 2030 quantificabili in una cifra, espressa in valore attuale, compresa fra 370 milioni e 1,56 miliardi di euro sui costi connessi all'inquinamento atmosferico e agli incidenti.

Le opzioni 3b e 4 favorirebbero la creazione di un numero di nuovi posti di lavoro compreso fra 62 000 e 152 000 qualora appena il 30% dei maggiori introiti dai pedaggi fosse reinvestito nella manutenzione stradale. Inoltre, tutte le opzioni contribuirebbero alla parità di trattamento dei cittadini dell'UE, determinando il dimezzamento del prezzo dei bolli di circolazione di breve durata.

Con l'opzione 3 (varianti a e b) si avrebbe un aumento dell'1,1% dei costi per il trasporto merci, mentre i costi per il trasporto passeggeri rimarrebbero invariati. Con l'opzione 4 i costi per il trasporto di persone e merci potrebbero aumentare dell'1,3-2,0% al massimo, a seconda che gli Stati membri applichino effettivamente il principio del calcolo dei pedaggi in base alla distanza percorsa dai veicoli (tenendo conto anche degli Stati che attualmente non impongono oneri su determinate categorie di veicoli). Le autorità dovrebbero sostenere i costi connessi all'installazione di nuovi sistemi di pedaggio o all'ampliamento delle funzioni dei sistemi attualmente in uso, il che si tradurrebbe, per gli Stati membri interessati, in un aggravio di 2-3,7 miliardi di euro per il periodo che va fino al 2030. L'estensione dei pedaggi a nuove parti della rete e a nuovi gruppi di utenti farebbe salire i costi di adeguamento a carico degli utenti della strada di 198-850 milioni di euro all'anno a partire dal 2025.

L'impatto sulle PMI, tenendo conto dell'intero settore del trasporto di merci su strada, sarebbe limitato, dal momento che gli oneri stradali rappresentano solo una piccola percentuale dell'insieme dei costi dei trasporti. Un eventuale aumento dei costi sarebbe trasferito ai clienti (spedizionieri) o potrebbe essere compensato da riduzioni fiscali rese possibili da una modifica del capo II della direttiva relativa alla tassazione dei veicoli. I prezzi al consumo non aumenterebbero in media di più dello 0,1%, anche se fosse trasferita la totalità dei costi.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

I costi amministrativi connessi all'iniziativa aumenterebbero con il passaggio ai pedaggi basati sulla distanza percorsa dai veicoli, così come i costi di adeguamento per numerosi operatori del mercato; tali costi verrebbero tuttavia compensati da maggiori entrate (per gli Stati membri e gli esattori dei pedaggi), una migliore qualità delle strade e tempi di percorrenza più affidabili (per gli utenti della strada), una diminuzione degli effetti negativi per l'ambiente e la salute (a vantaggio dei cittadini) e una riduzione dei costi esterni connessi sostenuti dalla società (a vantaggio dei contribuenti).

La presente proposta contribuisce al conseguimento degli obiettivi del programma REFIT in quanto si prefigge di semplificare e aggiornare le prescrizioni concernenti i pedaggi stradali rendendole adatte agli scopi, vale a dire:

- sostituire il sistema, ormai obsoleto, di differenziazione degli oneri in base alle classi EURO per i veicoli pesanti con una più adeguata modulazione fondata sulle emissioni di CO₂;
- semplificare le modalità di applicazione degli oneri per i costi esterni dovuti all'inquinamento atmosferico e acustico (uno strumento più adatto rispetto a quello della modulazione in base alle classi EURO) acconsentendo all'utilizzo di valori di riferimento aggiornati, senza la necessità di effettuare calcoli;
- semplificare e aggiornare l'applicazione delle maggiorazioni e agevolare l'imposizione degli oneri connessi alla congestione del traffico.

Le semplificazioni riguardano essenzialmente le autorità nazionali, piuttosto che le imprese. Queste modifiche sono tuttavia accompagnate dalla proposta distinta illustrata sopra che permetterebbe la riduzione delle tasse di circolazione, per cui potrebbero diminuire anche gli oneri a carico degli autotrasportatori (PMI). Complessivamente i costi per gli utenti della strada - cittadini e imprese - dovrebbero aumentare, anche se in misura modesta.

L'iniziativa dovrebbe avere sulla competitività un impatto positivo di modesta entità dovuto alla differenziazione degli oneri sulla base delle emissioni di CO₂, che determinerebbe un leggero aumento della diffusione dei veicoli a basse emissioni o a emissioni zero e favorirebbe l'innovazione. L'aumento degli oneri connessi alla congestione del traffico avrebbe un effetto positivo sulla competitività delle imprese, in particolare di quelle che producono "just-in-time".

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Nella relazione sulla valutazione d'impatto sono riportati i 7 indicatori che saranno utilizzati per monitorare i progressi in relazione ai principali obiettivi: l'andamento delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti; lo stato dell'infrastruttura stradale cui sono applicati pedaggi; la proporzionalità e la copertura dei costi sociali con gli introiti derivanti dai pedaggi stradali; il livello di congestione della rete interurbana dell'UE.

Al fine di valutare l'impatto della legislazione, occorrerebbe effettuare una valutazione approfondita una volta che tutte le modifiche, introdotte per gradi, saranno a regime. La valutazione potrebbe essere effettuata dopo cinque anni dalla data di applicazione del nuovo quadro nella sua interezza: si tratterebbe di un arco di tempo adeguato. Gli effetti delle modifiche intermedie potrebbero essere valutati prima di tale scadenza.

La proposta prevede specifici obblighi informativi per gli Stati membri relativamente agli introiti derivanti dalla riscossione degli oneri stradali e al loro uso, nonché alla qualità delle strade soggette a pedaggio.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Considerato il campo di applicazione della proposta e il fatto che modifica soltanto la direttiva 1999/62/CE, che tutti gli Stati membri hanno pienamente recepito, non appare giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Il titolo è modificato per tenere conto dell'ampliamento del campo di applicazione:

Articolo 1 – Oggetto e campo di applicazione

L'articolo è modificato per includere nell'ambito di applicazione le regole relative ai pedaggi e ai diritti di utenza dei veicoli diversi dagli automezzi pesanti. Ciò è dovuto alla necessità di affrontare una serie di problemi che non riguardano soltanto, o non principalmente, i veicoli pesanti.

Articolo 2 – Definizioni

Sono modificate le seguenti definizioni:

- "rete stradale transeuropea": la definizione è stata aggiornata alla luce dell'approccio per corridoi stabilito negli orientamenti TEN-T di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013.
- "pedaggio": la definizione è stata riformulata in modo da tenere conto della possibilità di imporre oneri finalizzati al decongestionamento del traffico prevista dall'articolo 7 *quinquies bis*;
- "veicolo": la nuova definizione abbraccia tutti i "veicoli pesanti" e i "veicoli leggeri" con massa superiore alle 3,5 tonnellate - autovetture, minibus e furgoni - che vanno ad aggiungersi ai veicoli per il trasporto merci già contemplati attualmente;
- "veicolo di categoria EURO [segue numero indicante la categoria]" e "tipo di veicolo": la definizione è stata riformulata in modo da includere autobus e pullman.

Sono aggiunte le definizioni di "congestione del traffico", "onere connesso alla congestione del traffico" e "operatore dei trasporti", di diversi tipi di veicoli fra cui i "veicoli a emissioni zero" e di "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale" al fine di fornire chiarezza giuridica relativamente a determinati termini specifici e di precisare il campo di applicazione di alcune disposizioni.

La definizione di "onere medio ponderato per i costi esterni" è eliminata in quanto non sussiste più l'obbligo di calcolare tale onere.

Articolo 7 – Pedaggi e diritti di utenza

Il paragrafo 1 è stato diviso in due paragrafi onde distinguere tra le reti utilizzate principalmente per il traffico internazionale (la rete stradale transeuropea e le autostrade) e le altre arterie viarie. Si propone che le disposizioni relative alla non discriminazione, alla proporzionalità dei pedaggi e alla riscossione e al pagamento dei pedaggi e dei diritti di utenza si applichino anche ad altre strade.

Per una maggiore ottemperanza ai principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" e una riduzione graduale delle disparità tra i diversi sistemi di imposizione degli oneri sono stati aggiunti i paragrafi 6 e 7, al fine di eliminare gradualmente i diritti (bolli di circolazione) calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura, prima per i veicoli pesanti e gli autobus/pullman, poi, in un secondo momento, per le autovetture e i furgoni, che circolano sulle reti utilizzate per il trasporto internazionale. Le date proposte lasciano agli Stati membri tempo sufficiente ad adattare i loro sistemi di imposizione di oneri, se del caso. La differenza di trattamento tra i veicoli pesanti e quelli leggeri è dovuta al loro diverso impatto sulle infrastrutture e alla minore maturità raggiunta dai sistemi di tariffazione per i veicoli leggeri.

Per garantire la parità di trattamento degli autotrasportatori è stato aggiunto il paragrafo 9, che esclude la possibilità di esentare dagli oneri stradali i veicoli pesanti di peso inferiore alle 12 tonnellate ed estende il campo di applicazione dei sistemi di tariffazione ad autobus e pullman. Quest'ultima misura è giustificata dall'impatto comparabile di autobus e pullman sulle strade.

Articolo 7 bis – Diritti di utenza: proporzionalità e parità di trattamento

L'articolo 7 bis fissa limiti massimi ai diritti di utenza e alla differenza di prezzo relativa dei bolli di circolazione annuali e subannuali. In tale ambito sono proposte le modifiche illustrate qui di seguito.

Il paragrafo 1 è stato diviso in due paragrafi, al fine di precisare che le prescrizioni in vigore si applicano ai veicoli pesanti e ad autobus e pullman.

Nel nuovo paragrafo 3, che riguarda le autovetture, sono specificati i limiti massimi per le differenze di prezzo relative tra bolli di circolazione annuali e subannuali, che rispecchiano modelli di impiego pertinenti, sulla base dei dati disponibili⁹. È inoltre indicata la data entro la quale i sistemi dei bolli di circolazione devono essere adeguati. Il paragrafo 4 concerne lo stesso argomento riguardo a minibus e furgoni.

Articolo 7 quater – Imposizione di oneri per i costi esterni

Per quanto riguarda il paragrafo 1, si propone di adottare valori di riferimento al posto dei valori massimi (fissati nell'allegato III ter). È aggiunto il paragrafo 5, che richiede l'imposizione di oneri per i costi esterni per almeno quelle parti della rete a pedaggio in cui l'inquinamento atmosferico e acustico generato dal traffico dei veicoli pesanti è più significativo, ad esempio in ragione della quantità di popolazione esposta.

Articolo 7 quinquies bis – Oneri connessi alla congestione del traffico

⁹ Cfr. la valutazione d'impatto e Booz & Co. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Il nuovo articolo 7 *quinquies bis* consente l'imposizione di oneri finalizzati al decongestionamento del traffico, in aggiunta agli oneri per l'infrastruttura, allo scopo di contrastare efficacemente il problema della congestione del traffico interurbano. Per evitare discriminazioni fra gli utenti delle varie categorie di veicoli, gli eventuali oneri connessi alla congestione del traffico devono essere imposti a tutte le categorie di veicoli, in modo equilibrato e proporzionato. I limiti tariffari massimi e i fattori di equivalenza fra i veicoli sono riportati negli allegati V e VI.

Articolo 7 septies – Maggiorazioni

Si propone di estendere la possibilità di applicare maggiorazioni anche alle zone non montane, pur mantenendo le altre condizioni preesistenti per la loro applicazione (congestione del traffico che si verifica regolarmente o danni ambientali significativi e reinvestimento degli introiti in un progetto TEN-T). Il paragrafo 4 è soppresso in quanto non ha contribuito al finanziamento di progetti prioritari e può ostacolare l'imposizione di oneri per i costi esterni. Essendo ambedue le misure finalizzate ad affrontare il problema della congestione del traffico, le maggiorazioni e gli oneri connessi alla congestione del traffico non dovrebbero essere cumulati (paragrafo 5).

Articolo 7 octies – Differenziazione degli oneri, in particolare per i veicoli pesanti

Si propone di eliminare progressivamente la differenziazione degli oneri in funzione della categoria di emissione EURO dei veicoli. È aggiunto un nuovo paragrafo 4 per introdurre la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in rapporto alle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti non appena saranno disponibili i necessari dati certificati sulle emissioni di CO₂. Una volta operativa, questa disposizione incentiverà l'uso di veicoli pesanti più puliti e più efficienti.

Poiché secondo la proposta l'imposizione di oneri connessi alla congestione del traffico dovrebbe essere disciplinata in modo separato (nuovo articolo 7 *quinquies bis*, cfr. sopra), si propone altresì di eliminare progressivamente la possibilità di differenziazione degli oneri applicata in modo neutro rispetto agli introiti in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione (cfr. modifica al paragrafo 1, ex paragrafo 3).

Articolo 7 octies bis – Differenziazione degli oneri per i veicoli leggeri

Nel nuovo articolo 7 *octies bis* sono riportate le modalità di differenziazione dei pedaggi e dei diritti di utenza per autovetture, minibus e furgoni in base alle rispettive prestazioni ambientali. La differenziazione deve basarsi sulle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici, come indicato nell'allegato VII. Questa disposizione dovrebbe incentivare l'uso di veicoli più puliti e più efficienti.

Articolo 7 nonies – Notifiche

Si propone di modificare il paragrafo 3 in modo da semplificare la comunicazione preventiva alla Commissione relativa all'imposizione di oneri per i costi esterni, limitando le informazioni ad elementi di base. Per agevolare l'introduzione degli oneri per i costi esterni si propone di eliminare il paragrafo 4, che prescrive una decisione preliminare della Commissione.

Articolo 7 undecies – Riscossione e pagamento dei pedaggi e dei diritti di utenza

Ai paragrafi 3 e 4 si propone di aggiungere un riferimento agli oneri connessi alla congestione del traffico al fine di garantire che tutti gli eventuali oneri siano riscossi e pagati in modo coerente.

Articolo 7 duodecies – Compensazioni

Si propone di limitare la possibilità di erogare compensazioni al caso in cui siano introdotti dei pedaggi (al posto dei diritti di utenza). Ciò al fine di escludere la possibilità che siano discriminati gli utenti non residenti.

Articolo 9 – Uso degli introiti

Il nuovo paragrafo 3 stabilisce che le entrate derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico devono essere utilizzate per affrontare i problemi legati alla congestione del traffico, ad esempio favorendo soluzioni di trasporto alternative o eliminando le strozzature.

Articolo 10 bis

È proposta una modifica al paragrafo 1 per aggiornare la clausola di revisione e allinearsi alla semplificazione dell'allegato III *ter*.

Articolo 11 – Relazioni

Il paragrafo 1 è modificato al fine di aggiornare gli obblighi informativi sui pedaggi, gli introiti da essi derivanti e il loro uso e per includere le informazioni relative alla qualità delle strade soggette a pedaggio. La lettera e) del paragrafo 2 è soppressa, mentre sono aggiunte le nuove lettere comprese fra e) e i) per includere le informazioni sugli introiti derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico e sugli introiti totali da oneri stradali, nonché sull'uso di tali proventi, oltre a una valutazione della manutenzione stradale e del livello di congestione del traffico. È aggiunto il paragrafo 3 al fine di specificare una serie minima di indicatori relativi alla valutazione della qualità delle strade soggette a pedaggio. Sono aggiunti i paragrafi 4 e 5 per consentire alla Commissione di definire degli indicatori armonizzati mediante un atto di esecuzione e di redigere una relazione sull'applicazione di tali indicatori da parte degli Stati membri.

Allegati

Nella sezione 3 dell'allegato 0 si propone di eliminare i riferimenti ai veicoli "EEV" e di aggiungere una tabella recante i limiti di emissione Euro VI, allo scopo di tenere conto del regolamento (CE) n. 595/2009.

Nell'allegato III le modifiche proposte sono funzionali all'inclusione di pullman e autobus nel campo di applicazione della direttiva.

Si propone di limitare le sezioni 2, 3 e 4 dell'allegato III *bis* ai casi in cui uno Stato membro intenda imporre maggiori oneri per i costi esterni rispetto ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*. Alcune disposizioni della sezione 4.2 sono aggiornate per tenere conto della recente legislazione sul livello sonoro dei veicoli a motore.

Nell'allegato III *ter* si propone di sostituire l'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni per l'inquinamento atmosferico e acustico con valori di riferimento per gli oneri per i costi esterni comprendenti i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti (tabella 1) e dai pullman (tabella 2). Tali valori sono calcolati conformemente

all'aggiornamento del manuale sui costi esterni del trasporto¹⁰ e possono essere moltiplicati per due non solo per le zone di montagna, ma anche per le zone attorno agli agglomerati urbani.

Nell'allegato IV si propone di includere un riferimento agli insiemi di veicoli a 7 e 8 o 9 assi nella tabella riguardante gli insiemi di veicoli accoppiati.

Il nuovo allegato V, collegato all'articolo 7 *quinquies bis* (sugli oneri connessi alla congestione del traffico), stabilisce prescrizioni minime per l'imposizione di oneri connessi alla congestione del traffico, anche per quanto riguarda le parti della rete e i periodi contemplati. Le strade sono classificate come metropolitane e non metropolitane onde poter distinguere tra zone popolate più densamente ed altre popolate meno densamente. Per fare in modo che i prezzi siano equilibrati e proporzionati sono stabiliti dei fattori di equivalenza per le diverse categorie di veicoli. La sezione 2 prescrive che il calcolo degli oneri deve essere trasparente e che vanno resi pubblicamente disponibili i dati relativi agli importi - per categoria di veicoli e periodi di tempo - per ciascun segmento stradale interessato, nonché che tali dati devono essere aggiornati periodicamente per mantenere il sistema efficiente.

Il nuovo allegato VI, anch'esso collegato all'articolo 7 *quinquies bis*, limita l'importo per chilometro degli oneri connessi alla congestione del traffico sulla base dei costi marginali per la congestione indicati nell'aggiornamento del manuale dei costi esterni dei trasporti.

Il nuovo allegato VII, che è collegato all'articolo 7 *octies bis* proposto, relativo alla differenziazione dei pedaggi e dei diritti di utenza per i veicoli leggeri sulla base delle prestazioni ambientali, specifica le categorie di emissione ai fini di tale differenziazione. Si fa riferimento alle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici tenendo conto delle norme a livello di UE e dei metodi di misurazione più recenti e più precisi.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) I progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi fissati dalla Commissione nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011¹³, vale a dire approssimarsi alla piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", generare introiti e garantire il finanziamento degli investimenti futuri nel settore dei trasporti, sono stati finora lenti e persistono incongruenze nell'Unione per quanto riguarda l'imposizione di oneri per l'infrastruttura viaria.
- (2) Nella sua comunicazione relativa a una strategia europea per una mobilità a basse emissioni¹⁴, la Commissione ha annunciato che proporrà la revisione della direttiva sulla tassazione dei mezzi pesanti per fare sì che quest'ultima permetta di differenziare gli oneri in base al biossido di carbonio emesso dai veicoli e di estendere alcuni suoi principi ad autobus e pullman, autovetture e furgoni.

¹¹ GU C del , pag. .

¹² GU C del , pag. .

¹³ Libro bianco del 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011)144 def.].

¹⁴ COM(2016) 501 final.

- (3) Tutti i veicoli pesanti hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico, mentre i veicoli leggeri sono all'origine della maggior parte delle ripercussioni negative di natura ambientale e sociale derivanti dal trasporto su strada in relazione alle emissioni e alla congestione del traffico. Ai fini della parità di trattamento e della concorrenza leale, è necessario fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza siano inseriti nel campo di applicazione di tale disciplina. L'ambito di applicazione di detta direttiva dovrebbe quindi essere esteso ai veicoli pesanti non destinati al trasporto di merci e ai veicoli leggeri, fra cui le autovetture.
- (4) Per loro natura, i diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura non rispecchiano con precisione i costi effettivi per l'infrastruttura, e per ragioni analoghe non sono efficaci quando si tratta di incentivare trasporti più puliti ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico. Dovrebbero pertanto essere gradualmente sostituiti da pedaggi basati sulla distanza percorsa, un metodo più equo, più efficiente e più efficace.
- (5) Per una maggiore accettazione da parte degli utenti dei futuri sistemi di tariffazione stradale, agli Stati membri dovrebbe essere consentito introdurre sistemi appropriati per la riscossione degli oneri come parte di un più ampio pacchetto di servizi di mobilità. Tali sistemi dovrebbero garantire una ripartizione equa dei costi per le infrastrutture e dovrebbero rispondere al principio "chi inquina paga". Gli Stati membri che li introducono dovrebbero garantire che tali sistemi siano conformi alle disposizioni della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶.
- (6) Come nel caso dei veicoli pesanti, è importante garantire che i diritti eventualmente applicati ai veicoli leggeri in base alla durata siano proporzionati, anche per quanto riguarda i periodi di utilizzo inferiori a un anno. A tale riguardo occorre tenere conto del fatto che i veicoli leggeri vengono impiegati in base a schemi diversi rispetto ai modelli di impiego dei veicoli pesanti. Il calcolo dei diritti proporzionali basati sulla durata potrebbe fondarsi sui dati disponibili riguardo agli schemi di spostamento.
- (7) A norma della direttiva 1999/62/CE, possono essere imposti oneri per i costi esterni ad un livello di prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo dei veicoli soggetti a tali oneri. Tale metodo si è dimostrato il più equo ed efficiente per tenere conto delle ripercussioni negative dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti sull'ambiente e sulla salute e garantirebbe un contributo equo da parte dei veicoli pesanti al rispetto delle norme dell'UE sulla qualità dell'aria¹⁷ e dei limiti o obiettivi in tema di rumore. L'imposizione di tali oneri dovrebbe pertanto essere agevolata.
- (8) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero essere sostituiti da valori di riferimento facilmente applicabili, aggiornati per tenere

¹⁵ 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 (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

¹⁶ Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

¹⁷ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.06.2008, pag. 1).

conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.

- (9) La differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO ha senz'altro contribuito all'impiego di veicoli più puliti. Con il rinnovo del parco veicoli, tuttavia, la differenziazione degli oneri su tale base per la rete interurbana è destinata a diventare obsoleta entro il 2020 e andrebbe pertanto gradualmente eliminata entro tale termine. Nella stessa ottica è opportuno imporre in modo più sistematico oneri per i costi esterni, così da recuperare i costi esterni nelle situazioni in cui ciò è più importante.
- (10) La quota di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti è in aumento. Una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura fondata su tali emissioni è in grado di produrre miglioramenti in questo ambito e andrebbe pertanto introdotta.
- (11) Due terzi delle ripercussioni negative sull'ambiente e sulla salute in connessione con il trasporto stradale sono da ascrivere ai veicoli leggeri. È quindi importante incentivare l'utilizzo dei veicoli più puliti e più efficienti differenziando gli oneri stradali sulla base dei fattori di conformità definiti nei regolamenti (UE) della Commissione 2016/427¹⁸, 2016/646¹⁹ e 2017/xxx²⁰.
- (12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza.
- (13) La congestione stradale, cui contribuiscono tutti i veicoli a motore in proporzioni diverse, comporta un costo pari a circa l'1% del PIL, una parte importante del quale è ascrivibile alla congestione del traffico interurbano. Dovrebbe pertanto essere consentito imporre oneri specificamente connessi alla congestione del traffico, a condizione che siano applicati a tutte le categorie di veicoli. Per essere efficaci e proporzionati, tali oneri dovrebbero essere calcolati a partire dai costi marginali della congestione del traffico e differenziati secondo il luogo, il tempo e la categoria di veicolo. Al fine di massimizzare l'effetto positivo degli oneri connessi alla congestione del traffico, i ricavi relativi dovrebbero essere investiti in progetti che affrontino le questioni all'origine del problema.
- (14) Gli oneri connessi alla congestione del traffico dovrebbero rispecchiare, in modo proporzionato, i costi effettivi causati da ogni veicolo alla collettività degli utenti della strada, direttamente, e indirettamente alla società in generale. Per evitare che ostacolino in modo sproporzionato la libera circolazione delle persone e delle merci, dovrebbero essere limitati a importi specifici che rispecchino i costi marginali della congestione del traffico a livelli prossimi ai limiti di capacità, cioè quando i volumi di traffico sono vicini al limite sopportabile dall'infrastruttura viaria.

¹⁸ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (*GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1*).

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (*GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1*).

²⁰

- (15) Nel caso dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci, la pratica della differenziazione degli oneri per l'infrastruttura applicata in modo neutro rispetto agli introiti, che costituisce uno strumento non ottimale ai fini della riduzione della congestione del traffico, andrebbe gradualmente eliminata.
- (16) Anche le maggiorazioni applicate agli oneri per l'infrastruttura potrebbero apportare un utile contributo per risolvere i problemi connessi ai danni ambientali importanti o alla congestione del traffico causati dall'uso di determinate strade, non solo nelle zone di montagna. L'attuale limitazione delle maggiorazioni a tali zone andrebbe pertanto eliminata. Onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, andrebbero escluse le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico.
- (17) Se uno Stato membro introduce un sistema di pedaggi stradali, le compensazioni eventualmente concesse possono in certi casi discriminare gli utenti della strada non residenti. La possibilità di concedere compensazioni in tali casi dovrebbe pertanto essere circoscritta ai pedaggi e non essere prevista qualora siano applicati diritti di utenza.
- (18) Per sfruttare le possibili sinergie tra i sistemi di tariffazione stradale esistenti e ridurre i costi operativi, la Commissione dovrebbe essere pienamente coinvolta nella cooperazione tra gli Stati membri che intendono introdurre sistemi comuni di tariffazione stradale.
- (19) Con i pedaggi stradali è possibile mobilitare risorse che possono contribuire al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture per i trasporti di alta qualità. È quindi opportuno incentivare gli Stati membri a utilizzare in tal modo gli introiti dei pedaggi stradali ed esigere da essi a tale fine informazioni adeguate sull'uso di tali risorse. Ciò dovrebbe in particolare contribuire a rilevare eventuali deficit di finanziamento e ad aumentare l'accettazione da parte dell'opinione pubblica degli oneri imposti sulla rete stradale.
- (20) Poiché l'obiettivo della presente direttiva - che è soprattutto quello di fare in modo che i regimi nazionali di prezzo applicati ai veicoli non pesanti si collochino in un quadro coerente, che assicuri la parità di trattamento in tutta l'Unione - non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri mentre, a cagione della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dei problemi affrontati dalla presente direttiva, può essere meglio affrontato a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (21) È necessario fare in modo che gli oneri per i costi esterni continuino a rispecchiare con la massima precisione possibile i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti e di mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi stradali. Dovrebbe essere pertanto delegata alla Commissione la facoltà di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adeguare al progresso scientifico i valori di riferimento per l'imposizione di oneri per i costi esterni, di definire le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura - applicata in modo neutro rispetto agli introiti - in rapporto alle emissioni

di CO₂ dei veicoli pesanti e di adeguare al progresso tecnico le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli leggeri. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(22) Al fine di assicurare condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni pertinenti della presente direttiva, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Per l'adozione di atti di esecuzione che definiscano una serie di indicatori armonizzati per la valutazione della qualità delle reti stradali dovrebbe essere utilizzata la procedura consultiva. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²².

(23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali";

2) gli articoli 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:

- a) alle tasse sui veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci;
- b) ai pedaggi e ai diritti di utenza imposti sui veicoli.

2. La presente direttiva non si applica ai veicoli che effettuano i loro trasporti esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

²¹ GUL 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

²² Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

3. La presente direttiva non si applica ai veicoli immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, e nelle Azzorre e a Madera che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna e del Portogallo.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "rete stradale transeuropea", l'infrastruttura del trasporto stradale di cui al capo II, sezione 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio* quale illustrata con apposite cartine nell'allegato I di tale regolamento;
- 2) "costi di costruzione", i costi connessi alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, in uno dei seguenti casi:
 - a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;
 - b) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture, comprese consistenti riparazioni strutturali, ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008;
 - c) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture ultimati prima del 10 giugno 2008, laddove:
 - i) uno Stato membro abbia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente entrati in vigore antecedentemente al 10 giugno 2008; o
 - ii) uno Stato membro possa dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni;
- 3) "costi di finanziamento", gli interessi sui prestiti e la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
- 4) "consistenti riparazioni strutturali", le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, in particolare laddove i lavori di riparazione siano stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;
- 5) "autostrada", strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti e possiede le seguenti caratteristiche:

- a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;
 - b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;
 - c) è espressamente classificata come autostrada;
- 6) "pedaggio", una somma determinata in base alla distanza percorsa da un veicolo su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con il veicolo delle infrastrutture, comprendente un onere per l'infrastruttura ed eventualmente un onere connesso alla congestione del traffico o uno per i costi esterni o ambedue gli oneri;
- 7) "onere per l'infrastruttura", un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;
- 8) "onere per i costi esterni", un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico o ad entrambi;
- 9) "congestione del traffico", una situazione in cui i volumi del traffico risultano prossimi alla capacità massima dell'infrastruttura stradale o la superano;
- 10) "onere connesso alla congestione del traffico", un onere applicato ai veicoli per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione alla congestione del traffico e finalizzato al decongestionamento del traffico;
- 11) "costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'ossido di azoto e i composti organici volatili, in occasione dell'utilizzo di un veicolo;
- 12) "costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o prodotto dalla loro interazione con il manto stradale;
- 13) "onere medio ponderato per l'infrastruttura", le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri percorsi da un veicolo pesante su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;
- 14) "diritti di utenza", il pagamento di una somma determinata che dà diritto all'utilizzo da parte di un veicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafi 1 e 2;
- 15) "veicolo", un veicolo a motore, dotato di quattro o più ruote, o un insieme di veicoli accoppiati, adibito al trasporto su strada di persone o di merci o utilizzato per questi fini;
- 16) "veicolo pesante", un autoveicolo pesante adibito al trasporto di merci, un pullman o un autobus;

- 17) "veicolo pesante adibito al trasporto di merci", un veicolo destinato al trasporto di merci avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 18) "pullman o autobus", un veicolo destinato al trasporto di più di 8 passeggeri oltre al conducente, con una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 19) "veicolo leggero", un'autovettura, un minibus o un furgone;
- 20) "autovettura", un veicolo con quattro ruote destinato a trasportare non più di 8 passeggeri oltre al conducente;
- 21) "minibus", un veicolo destinato al trasporto di più di 8 passeggeri oltre al conducente, con una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- 22) "furgone", un veicolo destinato al trasporto di merci avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- 23) "veicolo a emissioni zero", un veicolo che non emette gas di scarico;
- 24) "operatore dei trasporti", qualsiasi impresa che trasporti merci o passeggeri su strada;
- 25) "veicolo di categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EURO VI", un veicolo pesante le cui emissioni rispettano i limiti indicati nell'allegato 0;
- 26) "tipo di veicolo", categoria nella quale è collocato un veicolo pesante in base al numero degli assi, alle sue dimensioni o al suo peso o ad altri criteri di classificazione che tengono conto del danno arrecato alla strada (ad esempio il sistema di classificazione di cui all'allegato IV), a condizione che il sistema di classificazione adottato sia basato su caratteristiche del veicolo ricavabili dai documenti del veicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;
- 27) "contratto di concessione", un "appalto pubblico" quale definito all'articolo 1 della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**;
- 28) "pedaggio in concessione", il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione;
- 29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale", un sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in misura tale da incidere per almeno il 5% sui costi o sugli introiti nel confronto con l'anno precedente dopo correzione dell'inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, e pubblicato dalla Commissione (Eurostat).

Ai fini del punto 2:

- a) in ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere l'attuale durata di vita predeterminata residua dei componenti delle infrastrutture al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione dei nuovi sistemi di pedaggio;
- b) i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche per le infrastrutture destinate a ridurre il disturbo connesso al

rumore o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, come la protezione del terreno dalla contaminazione.

* 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 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

** Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65)";

3) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 *bis*, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi da 3 a 9 del presente articolo e agli articoli da 7 *bis* a 7 *duodecies*.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di applicare pedaggi e diritti di utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e diritti di utenza su tali altre strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra gli operatori. I pedaggi e i diritti di utenza per le strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea e che non sono autostrade devono soddisfare le condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo, all'articolo 7 *bis* e ai paragrafi 1, 2 e 4 dell'articolo 7 *undecies*.

3. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza a nessuna classe di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

4. I pedaggi e i diritti di utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza dell'utente della strada, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento dell'operatore dei trasporti o di immatricolazione del veicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

5. Gli Stati membri possono prevedere aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esenzioni dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per i veicoli che sono esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio*, nei casi e alle condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a), b) e c), della presente direttiva.

6. Fatto salvo il paragrafo 9, a decorrere dal 1° gennaio 2018 gli Stati membri non possono imporre nuovi diritti di utenza per i veicoli pesanti. I diritti di utenza imposti prima di tale data possono essere mantenuti fino al 31 dicembre 2023.

7. A decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri non impongono nuovi diritti di utenza per i veicoli leggeri. I diritti di utenza imposti prima di tale data sono gradualmente eliminati entro il 31 dicembre 2027.

8. Fino alla data del 31 dicembre 2019, per quanto riguarda i veicoli pesanti, gli Stati membri possono decidere di applicare pedaggi o diritti di utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo ammissibile a pieno carico non inferiore alle 12 tonnellate, qualora ritengano che un'estensione di tali pedaggi o diritti ai veicoli di peso inferiore alle 12 tonnellate possa:

a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli di rumore, la congestione del traffico, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;

b) comportare costi amministrativi superiori al 30% degli introiti aggiuntivi che questa estensione avrebbe generato.

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi o diritti di utenza solo ai veicoli aventi un peso massimo ammissibile a pieno carico non inferiore alle 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione e ai motivi che ne sono alla base.

9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi e i diritti di utenza imposti ai veicoli pesanti sono applicati a tutti i veicoli pesanti.

10. I pedaggi e i diritti di utenza per i veicoli pesanti, da un lato, e per i veicoli leggeri, dall'altro, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.

* Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).";

4) l'articolo 7 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura.

2. Se sono imposti diritti di utenza sui veicoli pesanti, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: un giorno, una settimana, un mese, un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10% dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5% di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2% di quella annuale.

Gli Stati membri possono decidere di applicare aliquote solo annuali ai veicoli immatricolati nel loro territorio.

Gli Stati membri fissano i diritti di utenza, comprendenti le spese amministrative, per tutte le categorie di veicoli pesanti, ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

3. Se sono imposti diritti di utenza alle autovetture, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: 10 giorni, un mese e/o due mesi, un anno. In particolare, l'aliquota bimestrale non è superiore al 30% dell'aliquota annuale, l'aliquota mensile non è superiore al 18% di quella annuale e l'aliquota per 10 giorni non è superiore all'8% di quella annuale.

Gli Stati membri possono rendere disponibile l'infrastruttura anche per altri periodi di tempo. In tali casi, gli Stati membri applicano aliquote conformi al principio della parità di trattamento degli utenti, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti, in particolare dell'aliquota annuale e delle aliquote applicate per gli altri periodi di cui al primo comma, dei modelli di impiego e dei costi amministrativi.

Per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei diritti di utenza adottati prima del 31 maggio 2017, gli Stati membri possono mantenere le aliquote superiori ai limiti di cui al primo comma in vigore prima di tale data e le corrispondenti aliquote superiori per altri periodi di impiego, nel rispetto del principio della parità di trattamento. Sono tuttavia tenuti a rispettare i limiti di cui al primo comma, nonché quelli di cui al secondo comma nel momento in cui entrano in vigore sistemi di pedaggio o di tariffazione modificati in modo sostanziale o comunque, al più tardi, a partire dal 1° gennaio 2024.

4. Per i minibus e i furgoni, gli Stati membri ottemperano alle prescrizioni del paragrafo 2 ovvero 3. Gli Stati membri impongono tuttavia diritti di utenza più alti per i minibus e i furgoni rispetto alle autovetture a decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2024.";

5) l'articolo 7 *quater* è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 quater

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico o ad entrambi.

Per i veicoli pesanti, gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III *bis*, nel rispetto dei valori di riferimento indicati nell'allegato III *ter*.

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete per la quale sono imposti i pedaggi e i veicoli soggetti al pedaggio. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione dei costi dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli pesanti conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni.

Il primo comma cessa di applicarsi quattro anni dopo la data di applicazione delle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

4. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito dallo Stato membro interessato. Se uno Stato membro designa a tal fine un'autorità, questa è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.

5. A decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni perlomeno per la parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, in cui il danno ambientale causato dai veicoli pesanti è maggiore del danno ambientale mediamente prodotto dai veicoli pesanti conformemente agli obblighi informativi pertinenti indicati nell'allegato III *bis*.";

6) è inserito il seguente articolo 7 *quinquies bis*:

"Articolo 7 quinquies bis

1. Nel rispetto delle prescrizioni dell'allegato V, gli Stati membri possono imporre un onere connesso alla congestione del traffico per qualsiasi tratto della loro rete stradale interessato da tale fenomeno. L'onere connesso alla congestione del traffico può essere richiesto solo per i tratti stradali regolarmente congestionati e solo per i periodi in cui tipicamente si verificano le congestioni.

2. Gli Stati membri definiscono i tratti stradali e i periodi di cui al paragrafo 1 sulla base di criteri oggettivi in rapporto ai livelli di esposizione delle strade e alla loro prossimità alla congestione, quali i ritardi medi o la lunghezza media delle code.

3. L'onere connesso alla congestione del traffico eventualmente imposto per un tratto della rete stradale si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli, in conformità ai fattori di equivalenza di cui all'allegato V.

4. L'onere connesso alla congestione del traffico rispecchia in modo proporzionato i costi effettivi causati dai veicoli alla collettività degli utenti della strada, direttamente, e indirettamente alla società in generale. Il suo importo non supera tuttavia i limiti massimi indicati nell'allegato VI per la tipologia di strada in questione.

5. Gli Stati membri pongono in essere meccanismi adeguati di monitoraggio dell'impatto degli oneri connessi alla congestione del traffico e di revisione dei relativi importi. Rivedono periodicamente gli importi degli oneri, almeno ogni tre anni, per fare sì che non risultino superiori ai costi causati dalla congestione del traffico nel proprio territorio e nei tratti stradali per i quali è imposto un onere connesso alla congestione del traffico.";

7) gli articoli 7 *septies* e 7 *octies* sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 7 septies

1. Previa comunicazione alla Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di applicare una maggiorazione all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali regolarmente congestionati o il cui utilizzo da parte dei veicoli è causa di significativi danni ambientali, a condizione che:

a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nel finanziamento della costruzione di infrastrutture per i trasporti della rete centrale individuate in conformità al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situate nel medesimo corridoio della sezione stradale per la quale è applicata la maggiorazione;

b) la maggiorazione non superi il 15% dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *sexies*, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di corridoi della rete centrale, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25%;

c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto al trattamento riservato agli altri utenti della strada;

d) prima dell'applicazione della maggiorazione siano trasmessi alla Commissione una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento della costruzione di corridoi della rete centrale di cui alla lettera a);

e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

1 *bis*. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri, le maggiorazioni possono essere applicate esclusivamente previo assenso di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto.

2. Una maggiorazione può essere applicata a un onere per l'infrastruttura differenziato conformemente all'articolo 7 *octies* o 7 *octies bis*.

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie dallo Stato membro che intende applicare la maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 *quater*. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni di cui al paragrafo 1 o che comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione, mediante atti di esecuzione, può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato membro interessato oppure chiedere di modificarli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2.

4. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 *quater*, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II a decorrere dal 15 ottobre 2011, III e IV dal 1° gennaio 2015, V dal 1° gennaio 2019 e VI dal gennaio 2023. Tutti gli introiti derivanti dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di corridoi della rete centrale di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013, allegato I, parte I.

5. Non possono essere applicate maggiorazioni ai tratti stradali per i quali sono imposti oneri connessi alla congestione del traffico.

Articolo 7 octies

1. Fino al 31 dicembre 2021, l'onere per l'infrastruttura può essere differenziato ai fini della riduzione della congestione del traffico e dei danni all'infrastruttura, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura interessata o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

- a) la differenziazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;
- b) la differenziazione sia applicata in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione;
- c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175% al limite massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *ter*;
- d) i periodi di punta durante i quali sono imposti gli oneri per l'infrastruttura più elevati al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;
- e) la differenziazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale;

gli Stati membri che intendono introdurre una tale differenziazione o modificarne una esistente ne informino la Commissione e le trasmettano le informazioni necessarie a valutare se le condizioni sono rispettate.

2. Fino al 31 dicembre 2020, per quanto concerne i veicoli pesanti, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO dei veicoli, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100% l'importo del medesimo onere imposto per veicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. I contratti di concessione vigenti possono essere esentati da tale obbligo fino al loro rinnovo.

Gli Stati membri possono comunque prevedere una deroga all'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura in presenza di uno dei seguenti casi:

- i) la differenziazione pregiudicherebbe gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel rispettivo territorio;
- ii) non sarebbe tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- iii) comporterebbe la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica;
- iv) il pedaggio comprende un onere per i costi esterni.

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione.

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non sia in grado di fornire i documenti del veicolo necessari a verificare la categoria di emissione dell'automezzo ai fini del paragrafo 2, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

4. Entro un anno dalla pubblicazione, da parte della Commissione, dei dati ufficiali sulle emissioni di CO₂ a norma del regolamento (UE) .../...*****, la Commissione adotta un atto delegato, in conformità all'articolo 9 *sexies*, per definire i valori di riferimento delle emissioni di CO₂, insieme a una classificazione adeguata dei veicoli pesanti interessati.

Entro un anno dall'entrata in vigore dell'atto delegato, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura tenendo conto dei valori di riferimento per le emissioni di CO₂ e della categoria dei veicoli interessati. Gli oneri sono differenziati in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100% l'importo dell'onere medesimo applicato ai veicoli equivalenti con le emissioni di CO₂ più basse, ma non zero. I veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75% degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta.

5. Le differenziazioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 non sono finalizzate a generare ulteriori introiti da pedaggio. Eventuali aumenti non intenzionali degli introiti devono essere controbilanciati da modifiche della struttura della differenziazione da attuarsi entro due anni dalla fine dell'esercizio finanziario in cui gli introiti addizionali sono stati generati.

***** Regolamento (UE) .../... della Commissione, del XXX, che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 per quanto riguarda la certificazione delle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli leggeri e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L ..., ..., pag...).";

8) è inserito il seguente articolo 7 *octies bis*:

"Articolo 7 octies bis

1. Per quanto riguarda i veicoli leggeri, fino al 31 dicembre 2021 gli Stati membri possono differenziare i pedaggi e i diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2022, gli Stati membri differenziano i pedaggi e i diritti di utenza, almeno i diritti annuali, in base alle emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti dei veicoli in conformità alle regole di cui all'allegato VII.

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non sia in grado di fornire i documenti del veicolo necessari a classificare le emissioni dell'automezzo (certificato di conformità) a norma del regolamento (UE) .../... della Commissione*****, il pedaggio o i diritti di utenza annuali imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *sexies*, con cui modifica l'allegato VII per adeguarlo al progresso tecnico.

***** Regolamento (UE) 2017/xxx della Commissione, del xxx, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 (GU L xxx) e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).";

9) l'articolo 7 *nonies* è così modificato:

a) al paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Almeno sei mesi prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, gli Stati membri comunicano alla Commissione:";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per i costi esterni, gli Stati membri informano la Commissione circa la rete stradale interessata e le aliquote previste per categoria di veicolo e di emissione.";

c) il paragrafo 4 è soppresso;

10) l'articolo 7 *decies* è così modificato:

a) al paragrafo 2, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

"b) tali sconti o riduzioni rispecchino risparmi effettivi dei costi amministrativi per il trattamento degli utenti abituali in rapporto agli utenti occasionali;

c) tali sconti o riduzioni non superino il 13% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.";

b) il paragrafo 3 è così modificato:

"3. Fatte salve le condizioni di cui all'articolo 7 *octies*, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 7 *octies*, paragrafo 5, per progetti specifici di notevole interesse europeo di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 1315/2013, le aliquote dei pedaggi possono essere sottoposte ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta di altre modalità di trasporto. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse

condizioni e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati.";

11) l'articolo 7 *undecies* è così modificato:

a) al paragrafo 1, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"A tale fine gli Stati membri cooperano per adottare metodi che consentano agli utenti della strada di pagare i pedaggi e i diritti di utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali tali pedaggi e diritti sono applicati.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Se uno Stato membro applica un pedaggio per un determinato veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere per l'infrastruttura, l'importo dell'onere per i costi esterni e l'importo dell'onere connesso alla congestione del traffico, ove imposto, è indicato in una ricevuta consegnata all'utente della strada, se possibile mediante un sistema elettronico.";

c) al paragrafo 4, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Ove economicamente fattibile, gli Stati membri impongono e riscuotono l'importo corrispondente agli oneri per i costi esterni e agli oneri connessi alla congestione del traffico mediante un sistema elettronico che possieda i requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE.";

12) l'articolo 7 *duodecies* è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 duodecies

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggi, la libertà di prevedere una compensazione adeguata.";

13) all'articolo 8, il paragrafo 2 è così modificato:

a) alla lettera a), il riferimento all'articolo 7, paragrafo 7, è sostituito dal riferimento all'articolo 7 *bis*;

b) alla lettera b), la dicitura "articolo 7, paragrafo 1" è sostituita da "articolo 7, paragrafi 1 e 2";

14) l'articolo 9 è così modificato:

- a) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;
- b) è aggiunto il seguente paragrafo 3:

"3. Gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati per affrontare il problema della congestione del traffico, in particolare:

- a) sostenendo le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo;
- b) eliminando le strozzature della rete transeuropea dei trasporti;
- c) realizzando infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti.";

- 15) gli articoli 9 *quinquies* e 9 *sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 9 quinquies

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *sexies* per modificare l'allegato 0, gli importi delle tabelle 1 e 2 dell'allegato III *ter* e le formule delle sezioni 4.1 e 4.2 dell'allegato III *bis* onde adeguarli al progresso scientifico e tecnico.

Articolo 9 sexies

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7 *octies*, paragrafo 4, all'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 4, e all'articolo 9 *quinquies* è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva].
3. La delega di potere di cui all'articolo 7 *octies*, paragrafo 4, all'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 4, e all'articolo 9 *quinquies* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7 *octies*, paragrafo 4, dell'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 4, e dell'articolo 9 *quinquies* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

16) gli articoli 9 *septies* e 9 *octies* sono soppressi;

17) l'articolo 10 *bis* è sostituito dal seguente:

"1. Gli importi in euro di cui all'allegato II e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III *ter* sono adeguati ogni due anni al fine di tenere conto delle modifiche dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato dalla Commissione (Eurostat). Il primo adeguamento è eseguito entro il 31 marzo [dell'anno successivo ai due anni che seguono l'entrata in vigore della presente direttiva].

Gli importi sono adeguati automaticamente maggiorando l'importo di base in euro o in centesimi della variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati all'importo più vicino all'euro per quanto riguarda l'allegato II, e all'importo più vicino al decimo di centesimo per quanto riguarda l'allegato III *ter*.

2. La Commissione pubblica sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli importi adeguati di cui al paragrafo 1 entro il 31 marzo dell'anno successivo ai due anni civili di cui al paragrafo 1. Tali importi adeguati entrano in vigore il primo giorno del mese successivo alla pubblicazione.";

18) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

1. Ogni anno, gli Stati membri pubblicano in forma aggregata una relazione sui pedaggi e i diritti di utenza imposti nel rispettivo territorio, contenente informazioni sull'uso degli introiti e sulla qualità delle strade alle quali sono applicati i pedaggi o i diritti di utenza, come specificato ai paragrafi 2 e 3.

2. La relazione pubblicata conformemente al paragrafo 1 contiene informazioni relative a quanto segue:

- a) onere per i costi esterni imposto per ciascuna combinazione di categorie di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo;
- b) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo;
- c) onere medio ponderato per l'infrastruttura e introiti totali derivanti dalla riscossione di tale onere, con indicazione degli eventuali scostamenti rispetto ai costi effettivi per l'infrastruttura determinati dalla differenziazione dell'onere per l'infrastruttura;

- d) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni;
- e) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico;
- f) introiti totali derivanti dalla riscossione dei pedaggi e/o dei diritti di utenza;
- g) uso degli introiti derivanti dall'applicazione della presente direttiva e modo in cui tale uso ha consentito allo Stato membro di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 9, paragrafi 2 e 3;
- h) valutazione, basata su criteri obiettivi, dello stato di manutenzione dell'infrastruttura stradale nel territorio dello Stato membro e della sua evoluzione dopo l'ultima relazione;
- i) valutazione del livello di congestione del traffico della rete a pedaggio nelle ore di punta, basata sull'osservazione effettuata in condizioni reali di traffico di un numero rappresentativo di tratti stradali congestionati della rete in questione, e della sua evoluzione dopo l'ultima relazione.

3. Ai fini della valutazione della qualità delle parti della rete stradale alle quali sono applicati pedaggi o diritti di utenza, gli Stati membri utilizzano indicatori chiave di prestazione. Come minimo, gli indicatori fanno riferimento a quanto segue:

- a) qualità della superficie stradale;
- b) sicurezza stradale;
- c) livello di congestione del traffico.

4. Entro tre anni [dall'entrata in vigore della direttiva riveduta], la Commissione adotta un atto di esecuzione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2, per definire una serie di indicatori armonizzati.

5. Entro sei anni [dall'entrata in vigore della direttiva riveduta], la Commissione pubblica una relazione basata sull'applicazione, da parte degli Stati membri, degli indicatori di cui al paragrafo 4.";

18) gli allegati sono modificati come segue:

- a) gli allegati 0, III *bis*, III *ter* e IV sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva;
- b) gli allegati V, VI e VII sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il . Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di dette disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° giugno 2017
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0114 (COD)**

**9672/17
ADD 1**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 275 final - ANNEX 1
Oggetto:	ALLEGATI della 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 (Testo rilevante ai fini del SEE)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 275 final - ANNEX 1.

All.: COM(2017) 275 final - ANNEX 1



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ALLEGATI

della

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 (Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ALLEGATI

della

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
(Testo rilevante ai fini del SEE)

- 1) Gli allegati 0, III, III *bis*, III *ter* e IV sono così modificati:
 - a) nell'allegato 0, la sezione 3 è così modificata:
 - i) il titolo è sostituito dal seguente:

"3. "Veicoli "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"";
 - ii) nella tabella, la riga relativa ai veicoli "EEV" è soppressa;
 - iii) è aggiunto quanto segue:

"Limiti di emissione Euro VI

	Valori limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Nota:

PI = accensione comandata.

CI = accensione spontanea.

(1) Il livello ammissibile di NO₂ per il valore limite degli NO_x può essere definito in un secondo tempo.";

b) l'allegato III è così modificato:

i) la sezione 2 è così modificata:

— al punto 2.1, il sesto trattino è sostituito dal seguente:

"— La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di veicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (*).

* L'applicazione dei fattori di equivalenza da parte degli Stati membri può tenere conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.";

— al punto 2.2, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

"— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di veicoli pesanti e altri tipi di traffico in base a quote effettive e previste di veicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.";

ii) alla sezione 4, il titolo e il primo trattino sono sostituiti dai seguenti:

"4. QUOTA DI TRAFFICO DEI VEICOLI PESANTI, FATTORI DI EQUIVALENZA E MECCANISMO DI CORREZIONE

– Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di veicoli/km di veicoli pesanti adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte dei veicoli pesanti.";

c) l'allegato III *bis* è sostituito dal seguente:

"ALLEGATO III *bis*

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi applicabili per l'imposizione di un onere per i costi esterni e, se del caso, il calcolo dell'importo massimo di tale onere.

1. *Tratti della rete stradale interessati*

Gli Stati membri devono definire precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni.

Quando uno Stato membro intende imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale formata dalla propria quota di rete transeuropea e dalle proprie autostrade, il tratto o i tratti devono essere scelti previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di veicoli sulle strade per le quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di quelli causati mediamente stando alle valutazioni di **rapporti sulla qualità dell'aria, inventari nazionali di emissione, volumi di traffico e, per quanto riguarda il rumore, conformemente alla direttiva 2002/49/CE**; oppure
- l'imposizione di un onere per i costi esterni per altri tratti della rete stradale suddetta non ha impatti negativi sull'ambiente o sulla sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su tali tratti non comporta costi sproporzionati.

2. *Veicoli, strade e periodi interessati*

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*, lo Stato membro deve notificare alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. Le deve notificare inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].

Se del caso, deve notificare alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale può essere imposto un onere più elevato per i costi esterni correlati al rumore, per tenere conto dell'aumento del rumore.

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo devono fondarsi su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro prossimità all'inquinamento, come la densità demografica, l'inquinamento atmosferico medio annuo (soprattutto per quanto riguarda PM₁₀ e NO₂) e il numero di giorni (per la massa PM₁₀) e di ore (per gli NO₂) in cui sono stati superati i limiti stabiliti a norma della direttiva 2008/50/CE. I criteri utilizzati devono essere riportati nella notifica.

3. *Importo dell'onere*

La presente sezione si applica quando uno Stato membro intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*.

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve determinare un unico importo specifico. La struttura dell'onere che ne deriva deve essere trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni. La pubblicazione dovrebbe avere luogo con congruo anticipo rispetto all'applicazione dell'onere. Devono essere resi pubblici tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni.

Nel fissare l'importo degli oneri, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve ispirarsi al principio della tariffazione efficace, vale a dire della fissazione di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

Prima di stabilire tale importo, si deve tenere conto del rischio di deviazione del traffico e di eventuali effetti negativi sulla sicurezza stradale, l'ambiente e la congestione del traffico e delle soluzioni che consentono di attenuare questi rischi.

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve verificare l'efficacia del sistema di imposizione dell'onere ai fini della riduzione del danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, deve adeguare ogni due anni la struttura dell'onere e il suo importo specifico stabiliti per la determinata classe di veicoli, il tipo di strada e il periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

4. Elementi di costo esterno

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve calcolare il costo imputabile all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico applicando la formula seguente:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

in cui:

- PCV_{ij} = costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe i sul tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
- EF_{ik} = fattore di emissione dell'inquinante k per il veicolo di classe i (grammo/veicolo.chilometro)
- PC_{jk} = costo monetario dell'inquinante k per il tipo di strada j (euro/grammo)

I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati dallo Stato membro per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici* (che prescrive l'utilizzo della Guida EMEP/EEA per gli inventari delle emissioni di inquinanti atmosferici**). Il costo monetario degli inquinanti deve essere stimato dallo Stato membro, o se del caso dall'autorità indipendente di cui all'articolo 7 *quater*, paragrafo 4, con metodi scientifici comprovati.

Lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, può adottare altri metodi, la cui validità sia stata dimostrata scientificamente, per calcolare il valore dei costi dell'inquinamento atmosferico, utilizzando dati ricavati dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici.

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*, lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, deve calcolare il costo imputabile all'inquinamento acustico derivante dal traffico applicando le formule seguenti:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

in cui:

—	$NCV_j =$		costo dell'inquinamento acustico provocato da un veicolo pesante adibito al trasporto di merci sul tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
—	$NC_{jk} =$		costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)
—	$POP_k =$		popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)
—	$WADT =$		traffico giornaliero medio ponderato (in equivalente autovetture)
—	a e b		sono fattori di ponderazione determinati dallo Stato membro in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta corrisponda a NCV_j (giornaliero).

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto del rumore sulla salute dei cittadini che si trovano in prossimità della strada.

La popolazione esposta al livello di rumore k deve essere determinata in base alle mappe acustiche strategiche di cui all'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio***.

Il costo per persona esposta al livello di rumore k deve essere stimato dallo Stato membro, o se del caso da un'autorità indipendente, con metodi scientifici comprovati.

Al traffico giornaliero medio ponderato occorre applicare un fattore di equivalenza "e" tra veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e autovetture determinato in base ai livelli di emissioni acustiche dell'automobile media e del veicolo pesante medio adibito al trasporto di merci e tenendo conto del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE.

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, può stabilire oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi, a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati.

* Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati

inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1).

** Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).";

d) l'allegato III *ter* è sostituito dal seguente:

"ALLEGATO III *ter*

VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni, comprensivo dei costi per l'inquinamento atmosferico e acustico.

Tabella 1: valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo-chilometro	Suburbana⁽¹⁾	Interurbana⁽²⁾
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico inferiore a 14 tonnellate o con due assi	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Meno inquinanti degli EURO VI	2,5	0,3
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico compreso tra 14 e 28 tonnellate o con tre assi	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Meno inquinanti degli EURO VI	2,5	0,3
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2

pieno carico compreso tra 28 e 40 tonnellate o con quattro assi	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Meno inquinanti degli EURO VI	2,5	0,3
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico superiore a 40 tonnellate o con cinque o più assi	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Meno inquinanti degli EURO VI	2,5	0,3

(1) "Suburbane" sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km² (densità di popolazione media di 300 abitanti/km²).

(2) "Interurbane" sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/km².

Tabella 2: valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per i pullman

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo-chilometro	Suburbana⁽¹⁾	Interurbana⁽²⁾
Pullman con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico di 18 tonnellate o con due assi	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Meno inquinanti degli EURO VI	1,4	0,2
Pullman con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico superiore a 18 tonnellate o con tre o più assi	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Meno inquinanti degli EURO VI	1,4	0,2

(1) "Suburbane" sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km² (densità di popolazione media di 300 abitanti/km²).

(2) "Interurbane" sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/2.

I valori delle tabelle 1 e 2 possono essere moltiplicati per un fattore fino a 2 per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani nella misura in cui la minore dispersione, la pendenza delle strade, l'altitudine o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.";

e) all'allegato IV, la tabella "Complessi (autoarticolati e autotreni)" è sostituita dalla seguente:

"COMPLESSI (AUTOARTICOLATI E AUTOTRENI)

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale massimo lordo ammissibile a pieno carico (in tonnellate)		Numero di assi e peso totale massimo lordo ammissibile a pieno carico (in tonnellate)		
Non inferiore a	Inferiore a	Non inferiore a	Inferiore a	
<i>2 + 1 assi</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assi</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	

29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 assi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 assi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 assi</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 assi</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 o 9 assi</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

2) sono aggiunti i seguenti allegati V, VI e VII:

"ALLEGATO V

**REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE CONNESSO ALLA
CONGESTIONE DEL TRAFFICO**

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi per l'imposizione di un onere connesso alla congestione del traffico

1. Parti della rete soggette ad oneri connessi alla congestione del traffico, veicoli e periodi contemplati

Gli Stati membri devono specificare con precisione:

a) la parte o le parti della rete formata dalla propria quota di rete transeuropea e dalle proprie autostrade di cui all'articolo 7, paragrafo 1, per cui si intende imporre un onere connesso alla congestione del traffico, conformemente all'articolo 7 *quinqüies bis*, paragrafi 1 e 3;

b) la classificazione in "metropolitane" e "non metropolitane" di sezioni della rete soggette all'onere connesso alla congestione del traffico. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui alla tabella 1 ai fini della determinazione della classificazione di ogni segmento stradale.

Tabella 1: criteri di classificazione delle strade della rete in "metropolitane" e "non metropolitane" di cui alla lettera a)

Categoria della strada	Criterio di classificazione
"Metropolitana"	Sezioni della rete che attraversano agglomerati urbani con una popolazione di 250 000 abitanti o più
"Non metropolitana"	Sezioni della rete non classificate come "metropolitane"

c) i periodi durante i quali si applica l'onere, per ciascun segmento. Se nell'ambito di un determinato periodo di tariffazione si applicano oneri di importo diverso, gli Stati membri devono specificare chiaramente l'inizio e la fine del periodo di imposizione di ogni corrispettivo.

Per determinare la proporzione fra gli oneri per le diverse categorie di veicoli, gli Stati membri devono utilizzare i fattori di equivalenza indicati nella tabella 2.

Tabella 2: fattori di equivalenza per la determinazione della proporzione fra gli oneri connessi alla congestione del traffico per le diverse categorie di veicoli

Categoria del veicolo	Fattore di equivalenza
Veicoli leggeri	1
Veicoli pesanti non articolati adibiti al trasporto di merci	1,9
Bus e pullman	2,5
Veicoli pesanti articolati adibiti al trasporto di merci	2,9

2. Importo dell'onere

Per ogni categoria di veicolo, segmento stradale e periodo di tempo, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve determinare un unico importo specifico, fissato conformemente alle disposizioni della sezione I del presente allegato, tenendo in considerazione il valore massimo corrispondente indicato nella tabella che figura nell'allegato VI. La struttura dell'onere che ne deriva deve essere trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni.

Lo Stato membro deve pubblicare tutte le informazioni seguenti con congruo anticipo rispetto all'applicazione dell'onere connesso alla congestione del traffico:

- a) tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a comprendere le modalità di classificazione di strade e veicoli e di determinazione dei periodi di imposizione dell'onere;
- b) la descrizione completa degli oneri connessi alla congestione del traffico applicati per ciascuna categoria di veicolo, per ciascun segmento e per ciascun periodo di tempo.

Gli Stati membri devono mettere a disposizione della Commissione tutte le informazioni pubblicate ai sensi delle lettere a) e b).

Prima di stabilire l'importo, si deve tenere conto del rischio di deviazione del traffico e di eventuali effetti negativi sulla sicurezza stradale, l'ambiente e la congestione del traffico e delle soluzioni che consentono di attenuare questi rischi.

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve verificare l'efficacia del sistema di imposizione dell'onere ai fini della riduzione della congestione del traffico. Se necessario, deve adeguare ogni anno la struttura dell'onere, il periodo o i periodi di tempo in cui quest'ultimo viene applicato e il suo importo specifico stabiliti per ogni categoria di veicolo, tipo di strada e periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

ALLEGATO VI

LIMITI MASSIMI DELL'ONERE CONNESSO ALLA CONGESTIONE DEL TRAFFICO

Nel presente allegato sono riportati i limiti massimi dell'onere connesso alla congestione del traffico.

I limiti massimi indicati nella tabella che segue si applicano ai veicoli leggeri. Gli oneri relativi alle altre categorie di veicoli devono essere determinati moltiplicando l'onere imposto ai veicoli leggeri per i fattori di equivalenza indicati nella tabella di cui all'allegato V.

Tabella: limiti massimi dell'onere connesso alla congestione del traffico per i veicoli leggeri

Centesimi/veicolo-chilometro	Metropolitana	Non metropolitana
Autostrade	67	34
Strade principali	198	66

Allegato VII

DIFFERENZIAZIONE DEI PEDAGGI E DEI DIRITTI DI UTENZA PER I VEICOLI LEGGERI

Nel presente allegato sono riportate le categorie di emissione in base alle quali vanno differenziati i pedaggi e i diritti di utenza.

Le emissioni di sostanze inquinanti devono essere misurate in conformità al regolamento (UE) .../... della Commissione*.

Le aliquote più basse si applicano alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri con emissioni di CO₂, misurate in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio**, inferiori ai limiti corrispondenti agli obiettivi applicabili dell'UE per il parco auto di cui ai regolamenti (CE) n. 443/2009*** e (UE) n. 510/2011**** del Parlamento europeo e del Consiglio.

Tabella: categorie di emissione dei veicoli leggeri

Fattore di conformità	1,5-2,1	1-1,5	Inferiore a 1	Veicoli a emissioni zero
Onere per km	10% in meno dell'aliquota più elevata	20% in meno dell'aliquota più elevata	30% in meno dell'aliquota più elevata	75% in meno dell'aliquota più elevata

* REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE, del XXX, che modifica il regolamento (UE) 2017/xxx della Commissione e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) [RDE 3] (GU L ... del2017, pag. ...).

** Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

*** Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

**** Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).".