Parlamento europeo
2014-2019

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

2017/0114(COD)

28.3.2018

PARERE

della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Relatore per parere (*): Seb Dance

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

La direttiva 1999/62/CE 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. Essa non obbliga gli Stati membri a imporre oneri ma stabilisce requisiti minimi per le modalità di fissazione degli oneri per l'infrastruttura.

Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), il trasporto su strada è la principale fonte di emissioni di gas a effetto serra (GES) nell'UE. I trasporti in generale generano più del 23 % delle emissioni totali di CO_2 nell'UE, di cui il 72 % è prodotto dal trasporto su strada. La quota più elevata di queste emissioni (oltre il 60 %) è prodotta dalle autovetture e le emissioni prodotte dai veicoli pesanti sono in aumento. Considerando le tendenze attuali, la riduzione delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti stradali non sarà sufficiente per consentire il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e per il 2050.

Il costo delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada rappresenta un altro costo elevato per la società. Secondo l'AEA l'inquinamento atmosferico è responsabile di circa 500 000 morti premature ogni anno nell'UE e le emissioni prodotte dal trasporto su strada costituiscono la causa principale.

Vista la crescente domanda di trasporto, la congestione rappresenta un problema sempre più importante, che causa elevati costi economici, sociali e ambientali, inclusi ritardi, rifiuti di combustibili ed emissioni supplementari di CO_2 e di inquinanti, che insieme rappresentano l'1-2 % del PIL dell'UE. Sebbene la direttiva in vigore preveda la possibilità di tassare il trasporto su strada per i costi esterni, tale disposizione non è quasi mai stata applicata.

Nel suo Libro bianco del 2011 dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", la Commissione ha fissato il termine del 2020 per "*procedere alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni (comprendente, oltre al recupero obbligatorio dei costi di usura, anche i costi relativi all'inquinamento acustico e atmosferico e alla congestione) nel trasporto stradale e ferroviario*". Considerando le tendenze attuali, l'UE è molto lontana dal conseguimento di questo obiettivo.

Nel complesso, il relatore per parere accoglie positivamente gli obiettivi della proposta della Commissione di promuovere un trasporto su strada che sia sostenibile dal punto di vista finanziario e ambientale attraverso una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga". Il presente parere è inteso a garantire che una tariffazione stradale efficiente ed equa possa contribuire agli sforzi dell'UE intesi a ridurre le emissioni di CO_2 e di altri inquinanti attraverso una migliore applicazione del principio "chi inquina paga" e contribuendo ad accelerare la transizione a una mobilità pulita a emissioni zero.

Campo di applicazione

La direttiva in vigore copre solamente gli autoveicoli pesanti mentre la Commissione propone di estendere il campo di applicazione del quadro normativo a tutti i veicoli pesanti – autobus e pullman – e a tutti i veicoli leggeri – autovetture e furgoni. Il relatore sostiene l'ampliamento del campo di applicazione. Gli autobus, i pullman, le autovetture e i furgoni non forniscono contributi sufficienti attraverso i pedaggi stradali, sebbene tali veicoli rappresentino una parte

significativa dell'attività di trasporto e siano responsabili di una quota consistente dell'impatto sull'usura dell'infrastruttura (e di altri costi esterni).

Al fine di incoraggiare una tariffazione equa ed efficiente, il relatore propone di separare le autovetture dai furgoni destinati al trasporto di merci, affinché i pedaggi per i veicoli pesanti a partire da 3,5 tonnellate si applichino anche ai furgoni di grandi dimensioni utilizzati nei trasporti. I furgoni di grandi dimensioni sono sempre più utilizzati per il trasporto di merci al fine di eludere le norme che si applicano ai veicoli pesanti.

Oneri per l'infrastruttura: diritti basati sulla distanza percorsa contro diritti calcolati in base alla durata

Il relatore accoglie con favore la proposta di eliminare gradualmente i diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura (bolli di circolazione) in quanto essi non rispecchiano l'uso effettivo dell'infrastruttura e incoraggiano i conducenti a viaggiare di più durante il periodo di validità del bollo. I pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa, invece, sono proporzionali all'utilizzo dell'infrastruttura stradale e applicano in modo più corretto i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga".

Il relatore propone di anticipare le date per l'eliminazione graduale dei bolli di circolazione sia per i veicoli pesanti, inclusi i furgoni utilizzati per il trasporto di merci, che per i veicoli leggeri, in modo da accelerare l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto su strada e l'applicazione del principio "chi inquina paga".

Costi esterni

Il trasporto su strada è all'origine di elevati costi esterni, inclusi il cambiamento climatico, l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento acustico. Attualmente questi costi sono sostenuti solo in parte dal settore. Sebbene il relatore accolga con favore la proposta della Commissione di estendere l'imposizione di oneri per i costi esterni ai veicoli pesanti sui tratti più inquinati della rete stradale, ciò non è sufficiente per conseguire l'obiettivo dichiarato dell'internalizzazione obbligatoria dei costi esterni per il trasporto su strada.

Il relatore propone pertanto di rendere l'imposizione di oneri per i costi esterni, relativi ai costi dell'inquinamento atmosferico e acustico, obbligatoria sull'intera rete stradale in subordine a un onere per l'infrastruttura. Per facilitare una tariffazione più efficiente e la transizione a veicoli più puliti, i valori di riferimento di cui all'allegato III ter sono stati trasformati in valori minimi vincolanti per gli oneri per i costi relativi all'inquinamento atmosferico e acustico.

Mobilità a emissioni zero

L'imposizione di oneri sulla rete stradale può essere uno strumento efficace sul versante della domanda per contribuire a facilitare la diffusione dei veicoli a emissioni zero. Al fine di accelerare la transizione a una mobilità a emissioni zero, il relatore propone di mantenere la riduzione del 75 % per i veicoli a emissioni zero, indipendentemente dall'entrata in vigore del regolamento di esecuzione (UE) n. 595/2009.

Il relatore propone altresì di abolire l'esenzione di quattro anni dall'onere per i costi esterni per i veicoli della classe Euro più elevata. Non solo questa esenzione non si applicherebbe più ai veicoli Euro IV, ma l'abolizione dell'esenzione per future classi Euro accelererebbe anche la diffusione dei veicoli a emissioni zero.

Assegnazione degli introiti
Con i pedaggi stradali è possibile mobilitare risorse che possono contribuire a finanziare gli interventi di manutenzione e lo sviluppo di infrastrutture di trasporto, a ridurre l'inquinamento causato dal trasporto su strada e a facilitare la produzione e la diffusione dei veicoli a emissioni zero.

EMENDAMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) Nel Libro bianco la Commissione ha fissato il termine del 2020 per "procedere alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni (comprendente, oltre al recupero obbligatorio dei costi di usura, anche i costi relativi all'inquinamento acustico e atmosferico e alla congestione) nel trasporto stradale e ferroviario".

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 ter) La circolazione dei veicoli per il trasporto merci e passeggeri concorre al rilascio in atmosfera di inquinanti. Tali inquinanti hanno gravissimi effetti sulla salute delle persone e sono responsabili del deterioramento della qualità dell'aria ambiente nell'Unione, come il PM2, l'NO_2 e l'O_3, che nel 2014 sono stati responsabili, rispettivamente, di 399 000, di 75 000 e di 13 600 morti premature per esposizione prolungata nel territorio dell'Unione secondo quanto riportato dall'Agenzia europea dell'ambiente nel 2017.

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 quater) La congestione rappresenta un problema sempre più importante che causa elevati costi economici, sociali e ambientali, inclusi ritardi, rifiuti di combustibile ed emissioni supplementari di CO_2 e di inquinanti.

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 1 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 quinquies) Secondo quanto riferito dall'Organizzazione mondiale della sanità, i rumori prodotti dal traffico stradale da soli si collocano al secondo posto tra i fattori di stress ambientale più nocivi in Europa, preceduti unicamente dall'inquinamento atmosferico, e almeno 9 000 decessi prematuri all'anno sono attribuibili a patologie cardiache causate dal rumore del traffico.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 1 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 sexies) Secondo la relazione 2017 sulla qualità dell'aria dell'Agenzia europea dell'ambiente nel 2015 il trasporto su strada è stato il settore con le maggiori emissioni di NOx ed il secondo per inquinamento da particolato carbonioso.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) Per garantire la proporzionalità degli oneri, è importante fare una distinzione tra veicoli commerciali leggeri destinati al trasporto di persone e furgoni destinati al trasporto di merci disciplinati dal regolamento (CE) n. 1071/2009[1 bis] e dal regolamento (CE) n. 1072/2009[1 ter] del Parlamento europeo e del Consiglio, come pure dal regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 quater].

[1bis] Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

[1ter] Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

[1quater] 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).

Emendamento 7

Proposta di direttiva
Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 ter) I furgoni sono sempre più utilizzati per aggirare la regolamentazione sociale e di mercato applicabile agli autocarri. La presente direttiva dovrebbe assicurare che i paesi applichino pedaggi ai furgoni di grandi dimensioni utilizzati ai fini del trasporto professionale di merci.

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) I diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura incoraggiano i conducenti a viaggiare di più durante il periodo di validità del bollo di circolazione, applicando in maniera scorretta il principio "chi inquina paga" e "chi utilizza paga".

Emendamento 9

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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	(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. ***Gli Stati membri sono invitati a tenere conto***

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 Consiglio[16].

dell'accettazione sociale degli oneri e dei fattori socioeconomici legati all'attuazione degli stessi, in particolare al fine di mantenere la competitività del settore dei trasporti, composto da numerose piccole e medie imprese, e di consentire una maggiore flessibilità degli oneri a carico degli utenti di veicoli privati costretti a utilizzare regolarmente le infrastrutture di trasporto. 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 Consiglio[16].

---

[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).

[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).

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) È particolarmente importante che gli Stati membri istituiscano un sistema di oneri equo che non penalizzi gli utenti dei veicoli privati che, a causa del loro luogo di residenza in zone rurali o in zone di difficile accesso o isolate, sono costretti a utilizzare assi stradali soggetti a oneri con maggiore regolarità; Nel quadro della politica di sviluppo territoriale, gli Stati membri dovrebbero applicare riduzioni sugli oneri per gli utenti provenienti da tali territori.

Emendamento 11

Proposta di direttiva
Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 ter) Ai fini di una maggiore accettazione da parte degli utenti dei futuri sistemi di tariffazione stradale, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a tener conto di fattori socio-economici al momento dell'introduzione di pedaggi stradali per le autovetture.

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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'aria[17] e dei limiti o obiettivi in tema di rumore. L'imposizione di tali oneri dovrebbe pertanto essere agevolata.	(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***,*** garantirebbe un contributo equo da parte dei veicoli pesanti al rispetto delle norme dell'UE sulla qualità dell'aria[17] e dei limiti o obiettivi in tema di rumore ***e consentirebbe di fornire incentivi per l'utilizzo di veicoli puliti***. L'imposizione di tali oneri dovrebbe pertanto essere agevolata.
[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).	[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).

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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 conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.	(8) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero essere sostituiti da valori ***minimi*** facilmente applicabili, aggiornati per tenere conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) Al fine di contribuire all'obiettivo, stabilito nel Libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011, di procedere alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni, l'onere per i costi esterni dovrebbe essere obbligatorio sul tratto delle rete stradale soggetto all'onere per l'infrastruttura.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Considerando 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 ter) Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 bis, della direttiva 1999/62/CE, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare e a mantenere un onere per i costi esterni sui tratti della rete che non sono coperti da un onere per l'infrastruttura.

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Considerando 8 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 quater) Il manuale sui costi esterni del trasporto della direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione dovrebbe essere considerato come base per fissare valori minimi per l'internalizzazione dei costi esterni.

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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.	(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 ***vanno imposti*** oneri per i costi esterni, così da recuperare i costi esterni nelle situazioni in cui ciò è più importante.

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe	(12) Per promuoverne l'uso ***e ridurne lo svantaggio competitivo rispetto ai veicoli convenzionali***, è opportuno che gli Stati

sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza.

membri applichino ***quanto prima*** ai veicoli più puliti e più efficienti***, in particolare ai veicoli a emissioni zero,*** tariffe ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza. ***Al fine di accelerare la transizione verso i veicoli più puliti e più efficienti, è necessario applicare tali riduzioni indipendentemente dall'entrata in vigore del regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 bis].***

[1bis] Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Considerando 13

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(13) La congestione stradale, cui contribuiscono tutti i veicoli a motore in proporzioni diverse, comporta un costo pari a circa l'1***-2*** % del PIL, una parte importante del quale è ascrivibile alla congestione del traffico interurbano ***e transfrontaliero***. Dovrebbe pertanto essere consentito imporre oneri specificamente connessi alla congestione del traffico, ***fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 bis, della direttiva 1999/62/CE e*** 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

positivo degli oneri connessi alla congestione del traffico, i ricavi relativi dovrebbero essere investiti in progetti ***che affrontino*** le ***questioni all'origine*** del problema.

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 ***volti ad affrontare*** le ***cause alla radice*** del problema***, come le infrastrutture transfrontaliere o il trasferimento modale, e a incentivare il trasferimento del traffico verso vie di trasporto alternative nonché il maggiore utilizzo possibile di mezzi pubblici a basse emissioni. In caso di nuove infrastrutture di riscossione, il metodo di riscossione degli oneri connessi alla congestione non dovrebbe di per sé contribuire alla creazione o all'ulteriore sviluppo della congestione.***

Emendamento 20

Proposta di direttiva
Considerando 14

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, ***segnatamente nelle zone transfrontaliere e urbane,*** 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.

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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.	(19) Con i pedaggi stradali ***si mobilitano*** risorse che possono contribuire al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture per i trasporti di alta qualità***, comprese infrastrutture di trasporto alternative, riducendo l'inquinamento causato dal trasporto su strada alla fonte e facilitando la produzione e la diffusione di veicoli a emissioni zero.*** Gli Stati membri ***dovrebbero quindi destinare e*** utilizzare in tal modo gli introiti dei pedaggi stradali ***e fornire*** 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 ***calcolati in base alla distanza percorsa*** imposti sulla rete stradale.

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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	(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 ***e dai furgoni destinati al trasporto di merci*** senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti ***e puliti*** e di mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi

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 CO_2 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 2016[21]. 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.

[21] GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

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 ***minimi*** 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 CO_2 dei veicoli pesanti ***e dei furgoni destinati al trasporto di merci,*** 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 2016[21]. 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.

[21] GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. I contratti di concessione vigenti possono essere esentati dagli obblighi della presente direttiva fino al loro rinnovo.

Emendamento 24

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;	a) infrastrutture nuove***, nuove infrastrutture di trasporto alternative per il trasferimento modale*** o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
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***;	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***, uno per i costi esterni*** ed eventualmente un onere connesso alla congestione del traffico;

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. "onere per l'infrastruttura", un onere riscosso per recuperare i costi di	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;	costruzione, manutenzione, esercizio**,** sviluppo dell'infrastruttura ***e del finanziamento incrociato di nuovi progetti di infrastrutture di trasporto alternativi*** sostenuti in uno Stato membro;

Emendamento 27

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	11. "costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico", il costo dei danni ***alla salute umana e all'ambiente*** 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;

Emendamento 28

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	12. "costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico", il costo dei danni ***alla salute umana e all'ambiente*** causati dal rumore emesso dai veicoli o prodotto dalla loro interazione con il manto stradale;

Emendamento 29

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) "veicolo leggero", un'autovettura, un minibus o un furgone;	(19) "veicolo leggero", un'autovettura, un minibus***, un furgone*** o un furgone ***destinato al trasporto di merci***;

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) "furgone", un veicolo ***destinato al trasporto di merci*** avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:	(22) "furgone", un veicolo avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) "veicolo destinato al trasporto di merci", un veicolo della categoria N1, classe III, in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007[1 bis], destinato al trasporto di merci;

[1bis] 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).

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 (nuovo)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 1 – punto 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 bis) "funzionamento a emissioni zero", veicoli ibridi che funzionano senza emettere gas di scarico sulla rete stradale coperta;

Emendamento 33

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	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 ***all'inquinamento atmosferico 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.

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. Fatto salvo il paragrafo 9, a decorrere dal 1° gennaio 2018 gli Stati membri non possono imporre nuovi diritti	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***.	di utenza per i veicoli pesanti. I diritti di utenza imposti prima di tale data possono essere mantenuti fino al 31 dicembre ***2021***.

Motivazione

Non vi è un motivo tecnico per il quale gli Stati membri non possano anticipare l'eliminazione graduale degli oneri per l'utilizzo dei veicoli pesanti.

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi e i diritti di utenza imposti ai veicoli pesanti***, come pure a tutti i furgoni destinati al trasporto di merci dotati di un tachigrafo disciplinati dal regolamento (UE) n. 165/2014***.

Emendamento 36

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	10. ***Fino al 31 dicembre 2025,*** 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.

Motivazione

L'emendamento è inteso ad eliminare gradualmente i bolli di circolazione per tutti i veicoli entro il 31 dicembre 2025.

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	1. Gli Stati membri ***mantengono*** o ***introducono*** oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico o ad entrambi ***per tutte le categorie di veicoli***.
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.	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 ***minimi*** indicati nell'allegato III ter.

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2022, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e all'inquinamento acustico dovuto al traffico ai veicoli pesanti e ai furgoni destinati al trasporto di merci su tutti i tratti della rete stradale soggetti a un onere per l'infrastruttura.

Emendamento 39

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 ter. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli Stati membri applicano o mantengono un onere per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e all'inquinamento acustico dovuto al traffico a tutti i veicoli pesanti e leggeri su tutti i tratti della rete stradale soggetti a un onere per l'infrastruttura.

Emendamento 40

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	5. Gli Stati membri che applicano pedaggi ***possono imporre*** un onere per i costi esterni ***più elevato ai veicoli pesanti e leggeri*** per la parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, in cui il danno ambientale causato dai veicoli pesanti ***e dai furgoni destinati al trasporto di merci*** è maggiore del danno ambientale mediamente prodotto dai veicoli pesanti ***e dai furgoni destinati al trasporto di merci*** conformemente agli obblighi informativi pertinenti indicati nell'allegato III bis.";

Emendamento 41

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 bis. Gli Stati membri e le regioni competenti possono applicare o mantenere un onere per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e all'inquinamento acustico dovuto al traffico sui tratti della rete stradale che non sono soggetti a un onere per l'infrastruttura.

Emendamento 42

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6 (nuovo)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quinquies bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. In caso di nuove infrastrutture di riscossione, il metodo di riscossione degli oneri connessi alla congestione non contribuisce alla creazione o all'ulteriore sviluppo della congestione.

Emendamento 43

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
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:	1. Previa comunicazione alla Commissione, gli Stati membri ***o una regione competente*** 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:

Emendamento 44

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
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***%;	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 ***50***%;

Emendamento 45

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 CO_2 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 CO_2 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.	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 CO_2 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 CO_2 più basse, ma non zero. ***A decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva],*** i veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75% degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta. ***Analogamente, il funzionamento a emissioni zero beneficia della stessa riduzione, a condizione che tale funzionamento possa essere dimostrato.***

Emendamento 46

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 bis. La Commissione elabora una relazione di valutazione riguardante la quota di mercato dei veicoli a emissioni zero entro il ... [GU: inserire la data corrispondente a cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, se del caso, un atto delegato conformemente all'articolo 9 sexies, per ricalcolare la riduzione applicabile ai veicoli a emissioni zero rispetto al tasso più elevato dell'onere per l'infrastruttura.

Emendamento 47

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 8
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies bis – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 CO_2 e di sostanze inquinanti dei veicoli in conformità alle regole di cui all'allegato VII.	2. A decorrere dal 1° gennaio 2022, gli Stati membri differenziano i pedaggi e i diritti di utenza, almeno i diritti ***mensili***, in base alle emissioni di CO_2 e di sostanze inquinanti dei veicoli in conformità alle regole di cui all'allegato VII.

Emendamento 48

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 8
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. A decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva], i veicoli leggeri a emissioni zero beneficiano di oneri per le infrastrutture ridotti del 75 % rispetto al tasso più elevato.

Emendamento 49

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 decies – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a bis) al paragrafo 2, è inserita la seguente lettera:
	"c bis) gli utenti di autovetture che sono costretti a utilizzare le infrastrutture regolarmente, principalmente perché vivono in zone rurali, difficilmente raggiungibili o isolate, beneficiano di tali sconti o riduzioni fino a un massimo del 50 %;

Emendamento 50

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 14 – lettera -a (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
	-a) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:
Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni***, o il valore***	"Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni ***sono*** utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.	***Gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, sono reinvestiti in uno o più degli elementi seguenti:***
	a) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto nonché alla sua manutenzione e riparazione;
	b) l'ottimizzazione della logistica;
	c) il miglioramento della sicurezza stradale;
	d) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.
In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***dovrebbero essere*** utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:	Gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***sono*** utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili ***e prevenire i danni alla salute umana e all'ambiente***, mediante una o più delle misure seguenti:
a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;	a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;	b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;	c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO_2 e di consumo di carburante;	d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO_2 e di consumo di carburante;
e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;	e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
f) il sostegno ***alla rete transeuropea di trasporto***;	f) il sostegno ***e il potenziamento dello sviluppo della mobilità elettrica inclusa l'infrastruttura per trasferire l'elettricità ai veicoli***;
g) ***l'ottimizzazione della logistica;***	g) ***il finanziamento incrociato di progetti alternativi efficienti nel settore dei trasporti che comportino un trasferimento modale rispettoso dell'ambiente***;
h) ***il miglioramento della sicurezza stradale; e***	h) il ***sostegno ai modi di trasporto collettivi.***"

i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

Emendamento 51

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 14 – lettera b
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a bis) promuovendo il maggiore utilizzo dei veicoli elettrici e ibridi (ricaricabili);

Emendamento 52

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 9 sexies – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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].	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 ***cinque anni*** a decorrere ***da ...*** [Data di entrata in vigore della presente direttiva]. ***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.***

Emendamento 53

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 1
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III – sezione 2 – punto 2.1 – trattino 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
- 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 (*).	- La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti ***e i veicoli leggeri*** deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di ***diversi*** veicoli 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 (*).

Emendamento 54

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 2
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III – sezione 2 – punto 2.2 – trattino 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
- 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.";	- I costi devono essere ripartiti fra il traffico di veicoli pesanti e altri ***veicoli leggeri*** 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.";

Emendamento 55

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI	REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE ***PIÙ ELEVATO*** PER I COSTI ESTERNI

Emendamento 56

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi applicabili per l'imposizione di un onere ***più elevato*** per i costi esterni ***rispetto ai valori minimi di cui all'Allegato III ter*** e, se del caso, il calcolo dell'importo massimo di tale onere.

Emendamento 57

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Gli Stati membri devono definire precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni.	Gli Stati membri devono definire precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere ***più elevato*** per i costi esterni ***rispetto ai valori minimi di cui all'Allegato III ter***.

Emendamento 58

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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	Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori ***minimi*** 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)"].	strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri ***minimi*** per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].

Emendamento 59

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 3 – comma 1

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

Emendamento 60

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 4 – punto 4.1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
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:	Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori ***minimi*** 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:

Emendamento 61

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 4 – punto 4.2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
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:	Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori ***minimi*** 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:

Emendamento 62

Proposta di direttiva
Allegato 1 – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
VALORI ***DI RIFERIMENTO*** DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI	VALORI ***MINIMI*** DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI

Emendamento 63

Proposta di direttiva
Allegato 1 – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – comma 1

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

Emendamento 64

Proposta di direttiva
Allegato 1 – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 1 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Tabella 1: valori ***di riferimento*** dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci	Tabella 1: valori ***minimi*** dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci

Emendamento 65

Proposta di direttiva
Allegato 1 – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 2 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Tabella 2: valori ***di riferimento*** dell'onere per i costi esterni per i pullman	Tabella 2: valori ***minimi*** dell'onere per i costi esterni per i pullman

Emendamento 66

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 2 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

Tabella 2 bis: valori minimi dell'onere per i costi esterni per le autovetture:

Veicolo	***Motore***	***Classe EURO***	***Suburbana***	***Interurbana***
Automobili diesel	***< 1,4 l***	***Euro 2***	***1,9***	***0,9***
		Euro 3	***1,6***	***0,9***
		Euro 4	***1,3***	***0,7***
		Euro 5	***0,9***	***0,5***
		Euro 6	***0,6***	***0,3***
	1,4-2,0 l	***Euro 0***	***3,6***	***1,0***
		Euro 1	***1,9***	***0,9***

		Euro 2	***1,8***	***0,8***
		Euro 3	***1,7***	***0,9***
		Euro 4	***1,4***	***0,7***
		Euro 5	***0,9***	***0,5***
		Euro 6	***0,6***	***0,3***
	> 2,0 l	***Euro 0***	***3,9***	***1,3***
		Euro 1	***1,9***	***0,9***
		Euro 2	***1,8***	***0,9***
		Euro 3	***1,7***	***0,9***
		Euro 4	***1,4***	***0,7***
		Euro 5	***0,9***	***0,5***
		Euro 6	***0,6***	***0,3***
Automobili a benzina	***< 1,4 l***	***Euro 0***	***3,7***	***2,4***
		Euro 1	***1,0***	***0,4***
		Euro 2	***0,7***	***0,3***
		Euro 3	***0,5***	***0,2***
		Euro 4	***0,5***	***0,2***
		Euro 5	***0,5***	***0,2***
		Euro 6	***0,5***	***0,2***
	1,4-2,0 l	***Euro 0***	***3,9***	***3,0***
		Euro 1	***1,1***	***0,4***
		Euro 2	***0,7***	***0,3***
		Euro 3	***0,5***	***0,2***
		Euro 4	***0,5***	***0,2***
		Euro 5	***0,4***	***0,2***
		Euro 6	***0,4***	***0,2***
	> 2,0 l	***Euro 0***	***4,0***	***3,0***
		Euro 1	***1,0***	***0,4***
		Euro 2	***0,5***	***0,3***
		Euro 3	***0,5***	***0,2***
		Euro 4	***0,5***	***0,2***
		Euro 5	***0,4***	***0,2***
		Euro 6	***0,4***	***0,2***

Emendamento 67

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 2 ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

Tabella 2 ter: valori minimi dell'onere per i costi esterni per i furgoni destinati al trasporto di merci:

Veicolo	***Classe EURO***	***Suburbana***	***Interurbana***
Furgone destinato al trasporto di merci a benzina	***Euro 1***	***2,4***	***0,7***
	Euro 2	***1,9***	***0,4***
	Euro 3	***1,8***	***0,4***
	Euro 4	***1,7***	***0,3***
	Euro 5	***1,6***	***0,3***
	Euro 6	***1,6***	***0,3***
Furgone destinato al trasporto di merci diesel	***Euro 1***	***4,0***	***1,7***
	Euro 2	***4,1***	***1,7***
	Euro 3	***3,5***	***1,3***
	Euro 4	***3,0***	***1,1***
	Euro 5	***2,2***	***0,8***
	Euro 6	***1,9***	***0,5***

Emendamento 68

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Allegato V – punto 1 – tabella 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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	***1,5***
Veicoli pesanti articolati adibiti al trasporto di merci	2,9

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture
Riferimenti	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.6.2017
Parere espresso da Annuncio in Aula	ENVI 15.6.2017
Commissioni associate - annuncio in aula	16.11.2017
Relatore per parere Nomina	Seb Dance 21.6.2017
Esame in commissione	24.1.2018
Approvazione	27.3.2018
Esito della votazione finale	+: 50 –: 11 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

50	+
ALDE:	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries
EFDD:	Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Kateřina Konečná
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D:	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE:	Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor

11	-
ECR:	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Julia Reid
ENF:	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin
NI :	Zoltán Balczó
PPE:	György Hölvényi

1	0
ECR	Mark Demesmaeker

Significato dei simboli utilizzati:
+ : favorevoli
- : contrari
0 : astenuti