

P6_TA(2009)0113

Tassazione a carico di autoveicoli pesanti *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0436),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 71, paragrafo 1, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0276/2008),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0066/2009),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura l'11 marzo 2009 in vista dell'adozione della direttiva 2009/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ||,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,

considerando quanto segue:

- (1) La promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti. A tal fine, occorre ridurre gli impatti negativi dei trasporti, in particolare la congestione, che ostacola la mobilità, e l'inquinamento, che provoca problemi per la salute e l'ambiente, oltre al loro contributo ai cambiamenti climatici. Inoltre, le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione di altre politiche comunitarie, in particolare la politica comune dei trasporti. ***Occorre inoltre riconciliare in modo equilibrato gli obiettivi, vale a dire la tutela ambientale, la coesione socioeconomica e la competitività dell'Unione europea, nell'ambito della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione.***
- (2) L'obiettivo di riduzione degli impatti negativi dei trasporti deve essere conseguito in modo tale da evitare ostacoli sproporzionati alla libertà di circolazione, nell'interesse di una crescita economica sana e dell'adeguato funzionamento del mercato interno. ***Va anche sottolineato che il principio dell'internalizzazione dei costi esterni è l'equivalente di uno strumento di gestione e che tale principio dovrebbe pertanto essere utilizzato per incoraggiare gli utenti della strada ed i relativi settori industriali a valorizzare e ad espandere le loro rispettive capacità in materia di trasporti ecocompatibili, ad esempio mediante un cambiamento dei comportamenti di guida o ulteriori sviluppi tecnologici.***

¹ GU ...

² GU C 120 del 28.5.2009, pag. 47.

³ Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009.

È essenziale individuare le modalità e le risorse per ridurre i danni causati dal trasporto su strada, piuttosto che utilizzarne semplicemente il gettito per coprire i relativi costi.

- (3) Per ottimizzare il sistema dei trasporti, la politica comune dei trasporti deve fare ricorso a una combinazione di strumenti destinati a migliorare le infrastrutture e le tecnologie dei trasporti, e consentire una gestione più efficiente della domanda di trasporto. Ciò presuppone l'applicazione più sistematica del principio “chi usa paga” e lo sviluppo del principio “chi inquina paga” nel settore dei trasporti.
- (4) L'articolo 11 della direttiva 1999/62/CE ¹ invitava la Commissione a presentare un modello per la valutazione di tutti i costi esterni derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, che servisse da base per i calcoli dei futuri oneri per le infrastrutture. Il modello doveva essere accompagnato da una valutazione dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale del modello e, se del caso, da proposte per un'ulteriore revisione della direttiva in questione.
- (5) Per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi *esterni generati* dall'uso di autoveicoli, treni, aerei o navi ². A tal fine è necessario adottare, per tutti i modi di trasporto, un approccio *coerente e ambizioso* tenendo conto delle loro caratteristiche particolari.
- (6) *I modi di trasporto diversi dal trasporto su strada hanno già iniziato ad internalizzare i costi esterni e la pertinente normativa comunitaria introduce gradualmente tale internalizzazione o almeno non la ostacola. Il problema delle emissioni di CO₂ dovrebbe essere affrontato includendo il trasporto aereo nel sistema di scambio delle quote di emissioni (ETS). Anche la fornitura di energia elettrica per i treni rientra nell'ambito dell'ETS e il trasporto marittimo dovrebbe esservi inserito a breve. Altri costi esterni possono essere internalizzati attraverso tasse aeroportuali, che possono essere differenziate a fini ambientali, e diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, a norma della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria². Inoltre, la Commissione dovrebbe proporre a breve una riformulazione del primo pacchetto ferroviario, al fine di introdurre sistemi di tassazione armonizzati per l'accesso alle linee ferroviarie modulati in funzione dell'impatto acustico.*
- (7) *A norma dell'articolo 7 della direttiva 2001/14/CE, che stabilisce i principi di tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'internalizzazione dei costi esterni è già possibile. Tuttavia, al fine di modulare più ampiamente i diritti di accesso*

¹ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42. ²

² GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

alle linee ferroviarie ed ottenere una completa internalizzazione dei costi esterni nel settore ferroviario, è indispensabile che anche il settore dei trasporti su strada applichi una tassazione dei costi esterni.

- (8) *Nel settore del trasporto su strada, si applicano già varie imposte e tasse, tra cui quelle volte a compensare parzialmente i costi esterni, quali le emissioni di CO₂, come ad esempio nel caso delle accise sui carburanti.*
- (9) Nel settore dei trasporti stradali, i pedaggi sono diritti di utenza delle infrastrutture basati sulla distanza; costituiscono uno strumento economico equo ed efficace per conseguire l'obiettivo *della realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti*, in quanto sono legati direttamente all'utilizzo dell'infrastruttura e possono essere differenziati in funzione della distanza percorsa, delle prestazioni ambientali dei veicoli e del luogo e del momento in cui questi veicoli sono utilizzati. Possono pertanto essere fissati a un livello che rispecchia il costo dell'inquinamento e della congestione causato dall'uso effettivo di veicoli. Inoltre, i pedaggi non creano alcuna distorsione della concorrenza nel mercato interno, in quanto sono dovuti da tutti gli operatori, indipendentemente dal loro Stato membro di origine o di stabilimento, in proporzione all'utilizzo della rete stradale.
- (10) L'analisi di impatto indica che l'applicazione di pedaggi calcolati in funzione del costo dell'inquinamento e, sulle strade congestionate, sulla base del costo della congestione **può contribuire a, o condurre a, un trasporto su strada più efficiente ed ecologico nonché** alla strategia ■ di lotta *dell'Unione europea* contro i cambiamenti climatici. I pedaggi ridurrebbero la congestione e l'inquinamento locale incentivando l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, ottimizzando il “comportamento logistico” e riducendo le corse a vuoto dei veicoli. Questa strategia svolgerebbe un ruolo importante, se pur indiretto, nella riduzione del consumo di carburante e nella lotta contro i cambiamenti climatici. I pedaggi, il cui prezzo integra un elemento di costo legato alla congestione per l'utilizzo degli assi trafficati, **possono essere efficaci soltanto se rientrano nell'ambito di un piano d'azione che contempra anche misure inerenti ad** altri utilizzatori della rete stradale che non rientrano nella presente direttiva, **quali, ad esempio, sistemi di tariffazione analoghi o misure ad effetto equivalente, come limitazioni del traffico e corsie preferenziali per veicoli con elevato numero di persone a bordo. Finora, tuttavia, non è stato sufficientemente dimostrato che tali pedaggi abbiano determinato modifiche sostanziali nella ripartizione modale dei trasporti.**
- (11) ■ Il principio “chi inquina paga” sarà attuato mediante l'imposizione di oneri per i costi esterni, con la conseguente diminuzione dei costi esterni stessi.
- (12) Il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo dei costi ■ fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo dei diritti di utenza stradale.
- (13) **Devono essere compiuti sforzi a medio termine per realizzare una convergenza delle modalità utilizzate da tutti i sistemi di tariffazione europei per il calcolo dei costi esterni**

al fine di garantire che gli autotrasportatori europei ricevano segnali adeguati in materia di tariffazione che li incentivino a ottimizzare il loro comportamento.

- (14) Sussistono tuttora dubbi sui costi e i benefici dei sistemi necessari per applicare diritti di utenza differenziati sulle strade meno trafficate. Fino a quando non saranno chiariti questi dubbi, la soluzione ideale sembra essere un approccio flessibile a livello comunitario. Questo approccio dovrebbe lasciare agli Stati membri la libertà di decidere se e su quali strade imporre oneri che tengano conto dei costi esterni, in funzione delle caratteristiche locali e nazionali della rete.
- (15) I diritti di utenza basati sulla durata e i pedaggi non dovrebbero essere applicati contemporaneamente nel territorio di uno Stato membro, al fine di evitare la frammentazione dei sistemi di tariffazione, che determinerebbe effetti negativi per l'industria dei trasporti, ad eccezione di alcuni casi specifici in cui ciò sia necessario per finanziare la costruzione di gallerie, ponti o valichi montani.
- (16) I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utilizzatori occasionali, in quanto buona parte di questi sono probabilmente trasportatori stranieri. Occorre pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali. ***Per ragioni di efficienza e di equità, i diritti di utenza basati sulla durata devono essere considerati come uno strumento transitorio per la tassazione delle infrastrutture. È quindi necessario prevedere una graduale eliminazione dei diritti di utenza basati sulla durata. Gli Stati membri confinanti con paesi terzi devono poter derogare a tale disposizione e continuare ad applicare sistemi di tariffazione a tempo agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, che sono in attesa ai valichi di frontiera.***
- (17) Occorre evitare l'applicazione di sistemi di tariffazione non coerenti tra la rete transeuropea e altri tratti della rete stradale che possono essere utilizzati dal traffico internazionale. Gli stessi principi di tariffazione dovrebbero pertanto essere applicati all'intera rete interurbana.
- (18) Nel calcolo dei pedaggi basati sulle distanze percorse occorre poter includere un elemento di costo esterno basato sul costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico. Inoltre, per gli assi abitualmente congestionati e le ore di punta, occorre prevedere il recupero, mediante la riscossione di oneri per i costi esterni, dei costi della congestione, che perlopiù sono sostenuti a livello locale. Occorre consentire di aggiungere l'elemento di costo esterno integrato nel prezzo dei pedaggi al costo dell'infrastruttura, a patto che siano rispettate alcune condizioni nel calcolo dei costi, al fine di evitare un'imposizione eccessiva.
- (19) Per rispecchiare in modo più adeguato il costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e il costo della congestione, gli oneri per i costi esterni dovrebbero variare in funzione del tipo di strada, del tipo di veicoli e del momento, ad esempio i picchi giornalieri, settimanali o stagionali, i periodi non di punta e le ore notturne.

- (20) Per l'adeguato funzionamento del mercato interno è necessario un quadro comunitario che garantisca che gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e della congestione, siano trasparenti, proporzionati e non discriminatori. Ciò presuppone l'applicazione di principi comuni di tariffazione, metodi di calcolo e valori unitari dei costi esterni che si fondino su metodi scientifici conosciuti, nonché meccanismi di notifica e rendicontazione alla Commissione in materia di sistemi di pedaggio.
- (21) L'autorità che stabilisce l'onere per i costi esterni non deve avere interessi diretti a stabilire tale importo a livelli eccessivamente elevati e dovrebbe pertanto essere indipendente dall'ente che percepisce e gestisce i proventi dei pedaggi. L'esperienza mostra che il fatto di aumentare i prezzi dei pedaggi nelle zone di montagna per finanziare progetti prioritari della rete transeuropea non è una soluzione praticabile *se la definizione di un corridoio non corrisponde ai flussi di traffico effettivi*. Per porre rimedio a tale situazione, *il corridoio sul quale potrebbero essere autorizzate le maggiorazioni dovrebbe in particolare coprire i settori per i quali l'introduzione di tali maggiorazioni comporterebbe una deviazione del traffico verso il progetto prioritario in questione*.
- (22) Per garantire la priorità alla costruzione di progetti prioritari di interesse europeo, è opportuno che gli Stati membri che hanno la possibilità di applicare una maggiorazione optino per questa soluzione prima di imporre degli oneri per i costi esterni. Per evitare l'imposizione eccessiva degli utilizzatori, sarebbe opportuno non associare un onere per i costi esterni ad una maggiorazione, a meno che i costi esterni non superino l'importo della maggiorazione già imposta. In tal caso, è opportuno che l'importo della maggiorazione venga dedotto dall'onere per i costi esterni.
- (23) Quando si impongono oneri differenziati per i costi esterni, la variazione dell'onere per l'infrastruttura al fine di ridurre la congestione, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura, minimizzare il loro degrado e migliorare la sicurezza stradale costituirebbe un carico eccessivo su alcune categorie di utilizzatori e dovrebbe pertanto essere vietata.
- (24) Sarebbe opportuno non permettere sconti o riduzioni dell'onere per i costi esterni, in quanto si correrebbe il rischio di penalizzare eccessivamente alcune categorie di utilizzatori.
- (25) L'imposizione dei costi esterni mediante pedaggi avrà un impatto maggiore sulle decisioni in materia di trasporto se gli utilizzatori sono consapevoli di questi costi. Dovrebbero pertanto essere indicati separatamente su una ricevuta, una fattura o un documento *comprensibile* equivalente emesso dal gestore dei sistemi di pedaggio. Inoltre, questo documento potrebbe consentire agli autotrasportatori di fatturare più agevolmente l'onere per i costi esterni allo spedizioniere o a qualsiasi altro cliente.
- (26) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è indispensabile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. Occorre pertanto fare in modo che *gli oneri per i costi d'infrastruttura e per i*

costi esterni *siano riscossi* mediante un sistema di questo tipo, che soddisfi le prescrizioni di cui alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità¹. Tale direttiva prevede misure adeguate e proporzionate per garantire che, nella realizzazione del telepedaggio, siano adeguatamente trattate le questioni tecniche, giuridiche, commerciali e di trattamento dei dati personali e tutela della vita privata. Questi sistemi dovrebbero essere concepiti senza barriere stradali e in un modo che consenta l'estensione successiva a qualsiasi strada parallela a costi ridotti. Occorre tuttavia prevedere un periodo di transizione in cui si realizzeranno gli adeguamenti necessari.

- (27) *È importante che l'obiettivo della presente direttiva sia raggiunto secondo modalità che non arrechino pregiudizio al corretto funzionamento del mercato interno. Inoltre, occorre evitare in futuro di imporre agli autotrasportatori dispositivi sempre più incompatibili e costosi nei loro abitacoli, facendo correre loro il rischio di commettere errori all'atto di servirsene. La proliferazione delle tecnologie è inaccettabile. L'interoperabilità dei sistemi di pedaggio nella Comunità, prevista dalla direttiva 2004/52/CE, deve pertanto essere realizzata quanto prima. Occorre adoperarsi per limitare a uno soltanto il numero dei dispositivi presenti nel veicolo e tale da permettere l'applicazione delle diverse tariffe vigenti nei vari Stati membri.*
- (28) *La Commissione deve adottare tutte le necessarie misure atte a garantire la rapida introduzione di un sistema veramente interoperabile entro la fine del 2010, conformemente alla direttiva 2004/52/CE.*
- (29) Per ragioni di chiarezza giuridica, occorre precisare in quali aree è possibile imporre diritti regolatori destinati specificatamente a ridurre la congestione o a contrastare gli impatti ambientali, tra cui il degrado della qualità dell'aria.
- (30) *Gli Stati membri devono essere in grado di ricorrere alla dotazione per la Rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e ai Fondi strutturali per migliorare le infrastrutture di trasporto, onde ridurre i costi esterni dei trasporti in generale, e per attuare strumenti elettronici di riscossione dei pedaggi derivanti dalle disposizioni della presente direttiva.*
- (31) Conformemente agli obiettivi della politica europea dei trasporti perseguiti dalla presente direttiva, i proventi supplementari derivanti da un onere per i costi esterni dovrebbero essere utilizzati *a titolo prioritario per ridurre ed eliminare, nei limiti del possibile, i costi esterni del trasporto stradale. Essi possono essere altresì utilizzati per* promuovere la mobilità sostenibile in senso lato. Questi progetti dovrebbero pertanto riguardare una tariffazione efficace, la riduzione alla fonte dell'inquinamento causato dai trasporti, l'attenuazione dei suoi effetti, il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e del consumo di carburante *dei veicoli stradali e il miglioramento dell'infrastruttura stradale esistente o* la costruzione di nuove infrastrutture per gli utilizzatori dei trasporti. Si tratterà in particolare di azioni di ricerca e sviluppo a favore di

¹ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124. ||.

veicoli meno inquinanti e dell'attuazione della parte “trasporti“ dei piani d'azione previsti dalla direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente¹ e dalla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale², che possono prevedere misure destinate ad attenuare l'inquinamento atmosferico e acustico causato dal traffico nei pressi delle grandi infrastrutture e nelle agglomerazioni. L'assegnazione di queste entrate non esonera gli Stati membri dall'obbligo di comunicazione alla Commissione di determinate misure nazionali di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, né pregiudica l'esito di qualsiasi altra procedura avviata a norma degli articoli 87 e 88 del trattato.

- (32) Per promuovere l'interoperabilità dei dispositivi per il pedaggio, è opportuno **incoraggiare la cooperazione tra Stati membri** per l'istituzione di un sistema di pedaggio comune, a condizione di rispettare alcune condizioni. **La Commissione deve sostenere gli Stati membri che desiderano cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di pedaggi applicabile all'insieme dei loro territori.**
- (33) A tempo debito sarà opportuno che la Commissione trasmetta al Parlamento europeo e al Consiglio, a norma della presente direttiva, un'analisi approfondita dell'esperienza maturata negli Stati membri che applicano un onere per i costi esterni. Questa valutazione dovrebbe includere un'analisi dei progressi realizzati nella strategia di lotta contro i cambiamenti climatici, in particolare nel processo di definizione di un elemento comune di tassa sui carburanti legato ai cambiamenti climatici nell'ambito della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità³, ivi compreso il carburante utilizzato dai veicoli pesanti. **È opportuno effettuare anche una valutazione completa dell'internalizzazione dei costi esterni in tutti gli altri modi di trasporto, quale base di ulteriori proposte legislative tale area. Ciò dovrebbe garantire l'introduzione di un sistema competitivo ed equo per l'internalizzazione dei costi esterni, che eviti eventuali distorsioni del mercato interno in tutti i modi di trasporto.**
- (34) L'articolo 55, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione ⁴ stabilisce che le entrate generate da oneri direttamente a carico degli utilizzatori devono essere considerate nella determinazione del deficit di finanziamento nel caso di progetti generatori di entrate. Tuttavia, dal momento che le entrate generate da un onere per i costi esterni sono assegnate a progetti destinati a ridurre alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale, attenuarne gli effetti, ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare le prestazioni energetiche dei veicoli, nonché a **migliorare l'infrastruttura stradale esistente o creare**

¹ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55. ||

² GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

³ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. ||

⁴ GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25. ||

nuove infrastrutture per gli utilizzatori dei trasporti, queste non devono essere comprese nel calcolo del deficit di finanziamento.

- (35) *Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.*
- (36) In particolare la Commissione dovrebbe *avere il potere di adeguare gli allegati 0, III, III bis e IV al progresso tecnico e scientifico e gli **allegati I, II e III bis** in funzione dell'inflazione. Tali misure di portata generale e ¶ intese a modificare elementi non essenziali della ¶ direttiva 1999/62/CE, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.*
- (37) *Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia incoraggiare una tariffazione differenziata sulla base dei costi esterni per promuovere i trasporti sostenibili, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa della considerevole dimensione transfrontaliera dei trasporti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può ¶ adottare misure in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del trattato. ¶ La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,*

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

- 1) *all'articolo 2, le lettere b) e b bis) sono sostituite dalle seguenti:*
- “b) “pedaggio”, il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;
- b bis) “onere per l'infrastruttura”, un onere riscosso mediante un pedaggio per recuperare i costi di infrastruttura sostenuti da uno **o più Stati membri, se il progetto per la realizzazione dell'infrastruttura è stato realizzato congiuntamente;**
- b ter) “onere per i costi esterni”, un onere riscosso mediante un pedaggio per recuperare i costi sostenuti da uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico ¶ ;
- b quater) “costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico”, il costo dei danni causati dal rilascio di determinate emissioni atmosferiche nocive nel corso dell'utilizzo di un veicolo;

¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. ¶

b quinquies) “costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico”, il costo dei danni causati dal rumore emesso da un veicolo o creati dall'interazione del veicolo con il manto stradale;

■

b sexies) “onere medio ponderato per l'infrastruttura”, le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;

b septies) “onere medio ponderato per i costi esterni”, le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;”

2) il testo degli articoli 7, 7 bis e 7 ter è sostituito dal seguente:

“Articolo 7

1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla ■ rete stradale *transeuropea o su qualsiasi tratto della loro rete stradale su cui abitualmente si trasporta un volume significativo di merci a livello internazionale*, alle condizioni di cui ai paragrafi da 2, 3 e 4 del presente articolo e agli articoli da 7 bis a 7 undecies.

2. Gli Stati membri non impongono nel loro territorio contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza ■ . Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può nello stesso tempo imporre dei pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

3. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla nazionalità del trasportatore, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

4. Gli Stati membri possono prevedere aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per gli autoveicoli esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio *del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada**, nei casi e alle condizioni contemplati all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

5. *Fino al 31 dicembre 2011*, uno Stato membro può scegliere di *applicare* pedaggi e/o diritti d'utenza || solo agli autoveicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato *non inferiore a 12 tonnellate*. A decorrere dal 1° gennaio 2012, i pedaggi e/o

i diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli ai sensi dell'articolo 2, lettera d), a meno che uno Stato membro *non* ritenga che un'estensione agli autoveicoli con peso complessivo inferiore a 12 tonnellate:*

Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura e possono essere versati per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota *mensile* non può *superare il 10% dell'*aliquota *annuale*, l'aliquota *settimanale* non può *superare il 5% dell'*aliquota *annuale* e l'aliquota *giornaliera* non può *superare il 2% dell'*aliquota *annuale*.

2. I diritti d'utenza, comprese le spese amministrative per tutte le classi di autoveicoli, sono fissati dallo Stato membro interessato ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

Articolo 7 ter

1. Gli oneri per l'infrastruttura si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione, sviluppo *e garanzia di norme di sicurezza sulla* rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

2. Gli oneri per i costi esterni sono stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico, o in funzione di entrambi. Sui tratti stradali soggetti a congestione, gli oneri per i costi esterni possono includere anche i costi della congestione nei periodi durante i quali questi tratti stradali sono abitualmente congestionati.

3. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

Articolo 7 quater

1. Gli oneri per i costi esterni variano in funzione del tipo di strada, della classe di emissione EURO (*allegato III bis, tabella 1*) e del periodo, qualora l'onere comprenda anche i costi della congestione e/o dell'inquinamento acustico dovuto al traffico.

* *Da completarsi successivamente nell'ambito del processo legislativo.*

2. L'importo degli oneri per i costi esterni per ciascuna combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo è stabilito conformemente ai requisiti minimi, alla formula comune e ai costi esterni imputabili massimi di cui all'allegato III bis.

3. Non sono soggetti agli oneri per i costi esterni i veicoli che rispettano le future norme EURO in materia di emissioni in anticipo rispetto alle date prescritte dalla relativa regolamentazione.

4. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito da *ciascuno* Stato membro. **Se uno Stato membro designa un'autorità per questa mansione, l'autorità è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organo incaricato della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.** ■

Articolo 7 quinquies

1. Gli Stati membri calcolano l'onere per l'infrastruttura utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III.

2. Per pedaggi in concessione, il livello più elevato di onere per l'infrastruttura è equivalente o inferiore al livello risultante dall'utilizzo di un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base a un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione in questione.

3. Non sono soggetti agli obblighi di cui ai paragrafi 1 e 2 i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali sono state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 10 giugno 2008; ciò è valido per tutto il periodo di applicazione di detti sistemi e a condizione che non subiscano modifiche sostanziali.

Articolo 7 sexies

1. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane **e negli agglomerati urbani** e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione **del pedaggio relativo** agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici che soffrono di una forte congestione o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti *nel finanziamento* di progetti **intesi a promuovere la mobilità sostenibile e** che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale in cui è applicata la maggiorazione;
- b) la maggiorazione non superi il 15% degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati in conformità dell'articolo 7 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 7 quinquies,

tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti *intesi a promuovere la mobilità sostenibile e* riguardanti infrastrutture in regioni montane, 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 a quello riservato ad altri utenti della strada;
- d) una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento dei *progetti* di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione prima dell'applicazione della maggiorazione; nonché
- 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.

Il primo comma si applica ai nuovi progetti transfrontalieri, previo accordo di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto in questione.

2. Previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione anche a un tratto stradale che costituisce un itinerario alternativo a quello cui è applicata la maggiorazione di cui al paragrafo 1, se:

- l'applicazione di una maggiorazione su una strada determinerebbe il dirottamento di una quota importante di traffico verso questo itinerario alternativo; e
- le condizioni di cui alle lettere da a) ad e) del primo comma del paragrafo 1 siano soddisfatte.

3. Una maggiorazione può essere applicata a un onere per l'infrastruttura che ha subito una differenziazione conformemente all'articolo 7 septies.

4. La Commissione, quando riceve le informazioni necessarie da uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, 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 fissate al paragrafo 1 o se ritiene che la maggiorazione prevista comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato membro interessato secondo la procedura di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

5. Sui tratti stradali in cui sono soddisfatti i criteri per l'applicazione di una maggiorazione a norma del paragrafo 1, gli Stati membri possono prelevare un onere per i costi esterni solo se viene applicata una maggiorazione.

■

Articolo 7 septies

1. Le aliquote dei pedaggi che comprendono solo un onere per l'infrastruttura variano in funzione della categoria di emissione EURO (*allegato III bis, tabella 1*), in modo che nessun pedaggio superi di oltre 100% l'importo del pedaggio imposto per i veicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni.

2. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile, *purché vi sia la possibilità di una successiva rettifica per restituire l'eventuale eccedenza percepita*.

3. I pedaggi che comprendono solo un onere per l'infrastruttura possono anch'essi essere differenziati ai fini della riduzione della congestione e dei danni alle infrastrutture, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura in questione o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

- a) la differenziazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utilizzatori alle stesse condizioni; e
- b) la differenziazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;
- c) nessun pedaggio sia superiore del **500%** rispetto al pedaggio imposto nell'ora, il giorno o la stagione meno costosi.

4. Le differenziazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 non sono finalizzate a generare ulteriori introiti da pedaggio; gli aumenti degli introiti non intenzionali sono controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'esercizio finanziario in cui gli introiti addizionali sono stati generati.

5. Se un pedaggio comprende un onere per i costi esterni, i paragrafi 1 e 3 non si applicano alla parte del prezzo del pedaggio che corrisponde all'onere per l'infrastruttura.

Articolo 7 octies

1. Almeno sei mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, gli Stati membri comunicano alla Commissione:

- a) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che non comportano pedaggi in concessione:
 - i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo delle infrastrutture, e

- informazioni precise sugli autoveicoli soggetti al sistema di pedaggio, sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;
- b) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che comportano pedaggi in concessione:
- i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,
 - lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto all'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE; tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti all'articolo 7 ter, paragrafo 1, previsti nell'ambito della concessione, il traffico previsto, diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

2. La Commissione, entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie conformemente al paragrafo 1, formula un parere in cui precisa se gli obblighi di cui all'articolo 7 quinquies sono stati adempiuti. I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 quater *e del Parlamento europeo*.

3. Almeno sei mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che prevede l'imposizione di un onere per i costi esterni, gli Stati membri comunicano alla Commissione:

- a) informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e specifichino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle differenziazioni;
- b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;
- c) il nome dell'autorità designata, conformemente all'articolo 7 quater, paragrafo 3, a stabilire l'importo dell'onere, e il nome dei suoi rappresentanti; e
- d) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III bis;
- e) *la prevista assegnazione dell'onere per i costi esterni;*
- f) *un piano specifico indicante le modalità di impiego dei proventi supplementari derivanti da un onere per i costi esterni onde ridurre gli impatti negativi dei trasporti.*

4. Entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni conformemente al paragrafo 3, la

Commissione può decidere di chiedere allo Stato membro interessato di adeguare l'onere per i costi esterni proposto, se ritiene che gli obblighi di cui agli articoli 7 ter, 7 quater, 7 decies o all'articolo 9, paragrafo 2, non siano rispettati. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 quater *e al Parlamento europeo*.

Articolo 7 nonies

1. Gli Stati membri non concedono a nessun utilizzatore sconti o riduzioni riguardanti l'elemento dell'onere per i costi esterni di un pedaggio.

2. Gli Stati membri possono concedere sconti e riduzioni sul prezzo dell'onere per l'infrastruttura a condizione che:

- a) la conseguente struttura tariffaria sia proporzionata, pubblicata e disponibile a tutti gli utilizzatori in condizioni di parità e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utilizzatori sotto forma di pedaggi più elevati, ed
- b) essi comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi e non superino il 13% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.

3. Subordinatamente alle condizioni di cui all'articolo 7 septies, paragrafo 3, lettera b), e all'articolo 7 septies, paragrafo 4, in casi eccezionali riguardanti progetti specifici di notevole interesse europeo *nel settore del trasporto merci*, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica e disponibile a tutti gli utilizzatori in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utilizzatori sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto di queste condizioni.

Articolo 7 decies

1. L'applicazione, la riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza sono effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli e verifiche obbligatori alle frontiere interne della Comunità. A tal fine gli Stati membri cooperano per introdurre metodi che consentano ai trasportatori di pagare i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando qualsiasi comune mezzo di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati. Gli Stati membri prevedono attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale.

2. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di

natura finanziaria o *di altra natura rispetto agli utenti che si avvalgono di forme di pagamento alternative*. In particolare, se riscuotono pedaggi e diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri si accertano che tutti gli utilizzatori possano procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.

3. Se uno Stato membro applica a un veicolo un *pedaggio, l'importo totale di quest'ultimo, l'importo dell'onere per l'infrastruttura e l'importo dell'onere per i costi esterni sono riportati* in un documento consegnato all'autotrasportatore, *se possibile per via elettronica*.

4. Un onere per i costi esterni è imposto e riscosso mediante un sistema elettronico, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE. *Gli Stati membri cooperano inoltre al fine di garantire che siano utilizzati sistemi elettronici interoperabili, che possano essere impiegati anche sul territorio di un altro Stato membro, prevedendo, se del caso, un adeguamento delle tariffe*.

5. Appena ultimato il funzionamento tecnico dei servizi di riscossione del pedaggio basati sul sistema di posizionamento satellitare Galileo, gli oneri per i costi esterni sono imposti e riscossi mediante un sistema europeo di telepedaggio interoperabile di cui alla direttiva 2004/52/CE.

Articolo 7 undecies

La presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per le infrastrutture, la libertà di prevedere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, una compensazione adeguata per tali oneri *anche quando gli importi risultanti raccolti siano inferiori agli importi minimi di cui all'allegato I*.

* GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

** *GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.*”

3) *al capo III, è inserito il seguente articolo || :*

“Articolo 8 ter

1. Due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di pedaggi applicabile all'insieme dei loro territori. Tali Stati membri associano strettamente la Commissione a questa cooperazione, nonché al successivo funzionamento del sistema e alle sue eventuali modifiche.

2. Il sistema comune di riscossione dei pedaggi è soggetto alle condizioni di cui agli articoli da 7 a 7 undecies ed è aperto agli altri Stati membri.;

4) all'articolo 9, il paragrafo 1 bis e il paragrafo 2 sono sostituiti dai seguenti:

“1 bis La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria diritti regolatori specificamente destinati a ridurre la congestione del traffico o a combattere gli impatti ambientali, inclusa la cattiva qualità dell'aria, in qualsiasi strada urbana, ***in particolare nelle zone urbane, incluse le strade della rete transeuropea che attraversano una zona urbana.***”

2. Uno Stato membro che percepisce un onere per i costi esterni garantisce che gli introiti generati dall'onere siano assegnati ***in via prioritaria per ridurre e, ove possibile, eliminare, i costi esterni derivanti dal trasporto stradale. Tali introiti possono essere utilizzati anche per*** misure destinate ad agevolare una tariffazione efficace, ridurre alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale attenuandone gli effetti, migliorare le prestazioni ■ in materia di emissioni di CO₂ e di consumo energetico ***dei veicoli da trasporto stradale*** e costruire ***e migliorare l'infrastruttura stradale esistente o costruire*** infrastrutture alternative per gli utilizzatori dei trasporti.

Uno Stato membro che percepisce un onere per l'infrastruttura decide dell'utilizzo dei proventi generati da questo onere. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, le entrate derivanti dai proventi ***sono*** utilizzate ***principalmente*** a favore del settore dei trasporti ***su strada*** e dell'ottimizzazione ***del*** sistema dei trasporti ***stradali.***

A decorrere dal 2011, almeno il 15% degli introiti generati dagli oneri per i costi esterni e per le infrastrutture in ciascuno Stato membro sono destinati al finanziamento di progetti RTE-T ai fini di una maggiore sostenibilità dei trasporti. Tale percentuale aumenta gradualmente nel corso del tempo.;”

5) l'articolo 9 ter e l'articolo 9 quater sono sostituiti dai seguenti:

“Articolo 9 ter

La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di know-how tecnico tra gli Stati membri con riguardo all'attuazione della presente direttiva, e in particolare degli allegati. La Commissione aggiorna gli allegati 0, III, III bis e IV in base al progresso scientifico e tecnico e gli ***allegati I, II e III bis*** in funzione dell'inflazione. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7

della decisione 1999/468/CE *del Consiglio**, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

* *GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.;*"

6) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

“Articolo 11

1. Entro il 31 dicembre 2012 e in seguito ogni quattro anni, gli Stati membri che prelevano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura redigono una relazione concernente i pedaggi imposti nel loro territorio e la trasmettono alla Commissione. La relazione deve contenere informazioni:

- a) sull'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- b) sui proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni e sull'utilizzo di tali proventi; ||
- c) *l'effetto degli oneri per i costi esterni o per l'infrastruttura sul trasferimento modale, sull'ottimizzazione dei trasporti stradali e sull'ambiente, nonché l'effetto degli oneri per i costi esterni sui costi esterni che lo Stato membro intende coprire mediante gli oneri in questione; e*
- d) sull'onere medio ponderato per l'infrastruttura e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura.

2. Entro e non oltre il 31 dicembre 2010, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla disponibilità di aree di parcheggio sicure e custodite sulla rete stradale transeuropea.

Previa consultazione delle parti sociali interessate, la relazione è corredata da proposte concernenti:

- a) ***l'assegnazione degli oneri per l'infrastruttura a un numero sufficiente di aree di parcheggio sicure e custodite sulla rete stradale transeuropea, conformemente agli obblighi dei gestori delle infrastrutture o delle autorità pubbliche responsabili delle rete stradale transeuropea ;***

b) linee guida per la Banca europea per gli investimenti, il Fondo di coesione e i Fondi strutturali, affinché tengano nel debito conto le aree di parcheggio sicure e custodite nel quadro della concezione e del cofinanziamento dei progetti rete stradale transeuropea.

3. Entro il 31 dicembre 2013 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'impatto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni relative al recupero dei costi relativi alla congestione e all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. In questa relazione *essa* valuta inoltre:

- a) l'interesse di integrare nel calcolo dei pedaggi altri costi esterni, in particolare il costo delle emissioni di CO_2 , qualora la creazione di una tassa comune sui carburanti non consentisse di ottenere risultati soddisfacenti, il costo degli incidenti e il costo della perdita di biodiversità;
- b) l'interesse di estendere il campo di applicazione della direttiva ad altre categorie di autoveicoli;
- c) la possibilità di adottare una revisione della classificazione dei veicoli al fine di differenziare i pedaggi tenendo conto del loro impatto medio sull'ambiente, la congestione e le infrastrutture, nonché delle loro prestazioni in materia di emissioni di CO_2 e di rendimento energetico, e della fattibilità pratica ed economica della riscossione e del controllo dell'applicazione dei sistemi di pedaggio; ||
- d) la fattibilità economica e tecnica dell'introduzione, sui principali assi interurbani, di oneri basati sulla distanza. La relazione specifica il tipo di asse stradale su cui si potrebbe imporre un onere, i modi possibili di percepire e controllare la riscossione di tali oneri in modo efficace rispetto ai costi e un semplice metodo comune di fissare i tassi minimi;
- e) **la fattibilità tecnica ed economica dell'abolizione graduale dei sistemi di tariffazione a tempo e dell'introduzione dei diritti in funzione della distanza, nonché la necessità di mantenere una deroga per gli Stati membri confinanti con paesi terzi, che consenta loro di continuare ad applicare sistemi di tariffazione a tempo agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, in attesa ai valichi di frontiera; e**
- f) **la necessità di una proposta relativa a un programma inteso a garantire l'internalizzazione coerente e simultanea dei costi esterni di tutti i modi di trasporto.**

La relazione è corredata di una valutazione dei progressi compiuti in materia di internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e di una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa a un ulteriore riesame della presente

direttiva.;”

7) l'allegato III è così modificato:

a) il primo paragrafo è sostituito dal seguente:

“Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dell'onere medio ponderato in modo da rispecchiare l'articolo 7 ter, paragrafo 1. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà degli Stati membri di scegliere, a norma dell'articolo 7 ter, paragrafo 3, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 7 septies, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dall'onere medio*.

* Queste disposizioni, unitamente alla flessibilità concessa nelle modalità di recupero dei costi nel tempo (cfr. punto 2.1, terzo trattino), offrono un notevole margine per fissare i pedaggi a livelli accettabili per gli utenti e adattati agli obiettivi specifici della politica dei trasporti dello Stato membro.;

b) al punto 1, secondo trattino, i termini “articolo 7 bis, paragrafo 1” sono sostituiti dai termini “articolo 7 ter, paragrafo 3.;

8) *dopo* l'allegato III, è inserito come allegato III bis il testo di cui all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ||

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il *presidente*

Il *presidente*

ALLEGATO

“ALLEGATO III bis

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI E ELEMENTI DI COSTO ESTERNO IMPUTABILI MASSIMI

Il presente allegato stabilisce i requisiti minimi applicabili all'imposizione di un onere per i costi esterni e gli elementi di costo massimi da integrare nel calcolo dell'importo di tale onere.

1. PARTE DELLA RETE STRADALE

Gli Stati membri definiscono precisamente la parte o le parti della rete che sono soggette ad un onere per i costi esterni.

Uno Stato membro **può decidere** di imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete, **in base a criteri oggettivi**.



2. VEICOLI, STRADE E PERIODI INTERESSATI

Gli Stati membri notificano alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale sono differenziati i pedaggi. Notificano inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni (in appresso “strade suburbane”) e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore (in appresso “altre strade interurbane”).

Se del caso, notificano alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno e ai vari periodi di punta giornalieri, settimanali o stagionali nel corso dei quali può essere imposto un onere per i costi esterni più elevato per tenere conto dell'aumento della congestione o del rumore.

La classificazione delle strade e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro vicinanza alla congestione e all'inquinamento, tra cui la densità demografica, la frequenza di picchi di inquinamento in un anno misurata conformemente alla direttiva 96/62/CE, il traffico orario e giornaliero medio e il livello di servizio (frazione della giornata o dell'anno durante la quale l'asse stradale è utilizzato a piena capacità o oltre alla sua capacità, ritardi medi e/o lunghezza delle file). I criteri utilizzati devono essere riportati nella notificazione.

3. IMPORTO DELL'ONERE

Per ogni classe **di emissione EURO** di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo, l'autorità indipendente determina un unico importo specifico. La struttura tariffaria che ne risulta è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utilizzatori alle stesse condizioni.

Nel fissare l'importo degli oneri, l'autorità indipendente si ispira al principio della tariffazione efficace e fissa un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere. L'onere è stabilito in modo che sia il più vicino possibile ai costi esterni che possono essere imputati alla categoria di utilizzatori dei trasporti stradali interessati.

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

L'autorità indipendente controlla l'efficacia del sistema di imposizione nel ridurre il danno ambientale derivante dal trasporto stradale e nell'attenuare la congestione laddove viene applicato. Adegua regolarmente la struttura tariffaria e l'importo specifico dell'onere stabilito per una determinata classe **di emissione EURO** di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'evoluzione della domanda di trasporto.

4. ELEMENTI DI COSTO ESTERNO

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Quando uno Stato membro decide di includere tutto o parte del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, l'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento atmosferico applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 1 se questi ultimi sono inferiori:

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

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

Si prendono in considerazione solo le emissioni di particelle e di precursori dell'ozono come l'ossido di azoto e i composti organici volatili. I fattori di emissione devono corrispondere a quelli utilizzati dagli Stati membri per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici¹ (per i quali occorre utilizzare la Guida EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook)². Il costo monetario degli inquinanti deve essere ripreso nella tabella 13 del "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" ||.

¹ *GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.*

² Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente.

Tabella 1: Costo *massimo imputabile* dell'inquinamento **||** dovuto *a qualsiasi autoveicolo di una determinata classe*

Centesimi di euro/veicolo.chilometro	<i>Strade soggette a oneri più elevati per i costi esterni/Strade e autostrade suburbane</i>	<i>Strade soggette a oneri inferiori per i costi esterni/Strade e autostrade interurbane</i>
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
<i>EURO V</i> 	3	2
<i>EURO VI</i>	2	1
<i>Meno inquinanti della classe EURO VI, ad esempio autoveicoli pesanti ibridi o elettrici adibiti al trasporto di merci o autoveicoli alimentati con miscele di gas naturale/idrogeno o autoveicoli a idrogeno</i>	0	0

Valori in centesimi di euro, 2000

I valori della tabella 1 corrispondono alle medie aritmetiche dei valori indicati nella tabella 15 del “Handbook on **||** estimation of external cost in the transport sector” per i veicoli appartenenti a quattro categorie di peso diverse. Gli Stati membri possono applicare un coefficiente correttore ai valori della tabella 1 per tenere conto della composizione effettiva del parco in termini di dimensioni dei veicoli. I valori riportati nella tabella 1 possono essere moltiplicati per due al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.

L'autorità indipendente può adottare altri metodi utilizzando dati derivanti dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici, a condizione che i risultati non siano superiori a quelli che si otterrebbero con la formula summenzionata o con i valori unitari di cui sopra per qualsiasi classe di veicolo.

Tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie per comprendere come viene calcolato il costo dell'inquinamento atmosferico sono resi pubblici.

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando uno Stato membro decide di includere tutto o parte del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, l'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico applicando la formula seguente o applicando i valori unitari indicati nella tabella 2 se questi ultimi sono inferiori:

$$NCV_{ij}(\text{day}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{night}) = n \times NCV_{ij}(\text{day}) \text{ dove}$$

- NCV_{ij} è il costo dell'inquinamento acustico provocato dai veicoli di classe i su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
- NC_{jk} è il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)
- POP_k è la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)
- ADT è il traffico giornaliero medio (veicolo)
- n è il coefficiente correttore per il periodo notturno

La popolazione esposta al livello di rumore k è stabilita in base alle mappe acustiche strategiche a norma dell'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale¹.

Il costo per persona esposta al livello di rumore k deve essere ripreso nella tabella 20 del "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" ||.

Al traffico giornaliero medio si applica un fattore di ponderazione uguale o inferiore a 4 tra autoveicoli pesanti e automobili.

Tabella 2: Costo imputabile del rumore dei veicoli (NCV)

Centesimi di euro/veicolo.chilometro	Giorno	Notte
Strade suburbane	1,1	2
Altre strade interurbane	0,13	0,23

¹ *GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.*

Valori in centesimi di euro, 2000

Fonte: “Handbook on || estimation of external cost in the transport sector”, tabella 22¹:

I valori riportati nella tabella 2 possono essere moltiplicati per cinque al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.

Tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie per comprendere come viene calcolato il costo dell'inquinamento atmosferico sono resi pubblici. .”.

■

¹ Idem.