

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 136

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006 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»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 23 ottobre 2009)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 74 /09

Roma, 23 OTT. 2009

Caro Presidente

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva comunitaria 2006/38/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, 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" approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 15 ottobre 2009.

con i giuristi
23/10/09

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Relazione illustrativa

La direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta “Eurovignette”) prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l’istituzione di meccanismi equi d’imputazione dei costi connessi all’utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l’utilizzo dell’infrastruttura stradale, basata sul principio “chi usa paga” e “chi inquina paga”.

Il termine “tassazione” utilizzato dalla direttiva comunitaria si riferisce ad una pluralità di elementi, quali, in particolare, i cosiddetti diritti d’uso e i pedaggi autostradali.

Gli elementi caratteristici che riguardano i pedaggi nel vigente assetto normativo europeo (a tutta la 2006/38/CE), sono i seguenti:

- campo di applicazione geografico: rete TEN, largamente coincidente con il sistema autostradale in concessione e non in concessione;
- ambito di applicazione relativo ai veicoli pesanti (massa superiore alle 12 t – dal 2012 con massa superiore a 3,5 t);
- criterio di determinazione delle tariffe: recupero parziale o totale dei costi di infrastruttura, oltre un utile di mercato, in caso di concessione;

- obbligo di articolazione tariffaria in funzione della classe di emissione del veicolo entro il 2010, ovvero, nel caso di concessione, fin dalla prima scadenza;
- possibilità di differenziazione tariffaria;
- possibilità di applicare un mark-up (a favore dello Stato sulle tariffe), eccedente i costi di infrastruttura, del 15% in zone di montagna e del 25% in zone frontaliere, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, atti a ridurre la congestione dell'infrastruttura;
- massima riduzione (sconto tariffario) al 13%;
- parere preventivo della Commissione per i nuovi sistemi di pedaggio successivi al giugno 2008, per gli sconti, e per il mark-up;
- viene rimessa alla sussidiarietà la modalità di determinazione dei pedaggi su rete diversa da quella TEN e per veicoli al di sotto delle 3,5 t., purchè ciò avvenga nel rispetto dei principi comunitari di non discriminazione e libera concorrenza.

Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con l'art. 1 (Finalità e campo di applicazione) viene indicata la finalità del provvedimento che è rappresentata dal recepimento della direttiva e se ne individua l'ambito di applicazione che concerne i pedaggi e i diritti di utenza gravanti sui veicoli adibiti esclusivamente al trasporto merci su strada, dal peso totale a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate.

L'art. 2 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 1 della direttiva) esplicita le definizioni utilizzate nel prosieguo del provvedimento, riprendendo l'elencazione riportata nella direttiva stessa.

Per ragioni di ordine logico-sistematico si è ritenuto di integrare l'elenco anche con due definizioni riprese dalla direttiva 1999/62/CE, e precisamente: “*contratto di concessione*” e “*pedaggio in concessione*”.

In particolare si evidenziano le seguenti definizioni:

- «*rete stradale transeuropea*», individuata nella rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (in GU L 228 del 9.9.1996) e successive modifiche o integrazioni. Considerato che, allo stato, la citata decisione risulta modificata dalla decisione n. 884/2004/CE (in GU L 167 del 30.4.2004) ed emendata dal Regolamento del Consiglio n. 1791/2006/EC, del 20 novembre 2006, si è inteso operare con un rinvio mobile che possa consentire l'automatico adattamento alle future modifiche della definizione della rete stradale transeuropea adottate a livello comunitario;

- «*costi di costruzione*», individuati nei costi legati alla costruzione, compresi eventualmente i costi di finanziamento, di (a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o (b) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture (comprese consistenti riparazioni strutturali) ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008, laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008; a determinate condizioni, possono essere presi in considerazione, come costi di costruzione, anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini;

- «*costi di finanziamento*», qualificati come gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;

- «*pedaggio*», individuato quale pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui al successivo articolo 3, comma 1, (rete stradale transeuropea e strade parallele e/o in diretta concorrenza) basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;
- «*autoveicolo*», definito come un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito o usato esclusivamente per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate.

L'art. 3, recante «*pedaggi e diritti di utenza*» (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 2 della direttiva) prevede, ai commi 1 e 2, la possibilità di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla rete stradale transeuropea o su parte di essa, ovvero su strade che non fanno parte della predetta rete, ma che sono parallele e/o in diretta concorrenza con alcune parti di questa, a condizione, di non produrre effetti discriminatori nei confronti del traffico internazionale e di non provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

Il comma 3 stabilisce che possono essere mantenuti o introdotti, fino al 31 dicembre 2011, pedaggi e/o diritti d'utenza solo agli autoveicoli di peso totale autorizzato di almeno 12 tonnellate. Nel caso in cui si intendano applicare agli autoveicoli al di sotto di tale peso, si devono rispettare le disposizioni del presente decreto legislativo.

Il comma 4 stabilisce, invece, che dal 2012 si applicano pedaggi e/o diritti d'utenza a tutti gli autoveicoli (pertanto dalle 3,5 t. in su). A tale disposizione può derogarsi qualora l'estensione del pedaggio agli autoveicoli di peso inferiore alle 12 t. provochi significative conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli acustici, sulla congestione o sulla salute, oppure costi amministrativi superiori del 30% alle entrate addizionali generate.

Al comma 5 è stabilito il divieto di imporre cumulativamente pedaggi e diritti d'utenza ad una determinata categoria di veicoli, per l'utilizzo di uno stesso tratto di

strada. Viene fatta salva, tuttavia, la facoltà di applicare pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti su cui sono imposti diritti d'utenza.

Al comma 6 è prevista la possibilità di applicare aliquote ridotte di pedaggi o diritti d'utenza, ovvero di esonero dall'obbligo di pagare pedaggi o diritti d'utenza per particolari categorie di autoveicoli, quali quelli del ministero della difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché di quelli adibiti alla manutenzione stradale; ovvero per gli autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla via pubblica, utilizzati da soggetti la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che non comportino distorsioni di concorrenza, e previo accordo con la Commissione Europea.

Al comma 7 è prevista la possibilità di concedere sconti o riduzioni agli utenti abituali che non superino, sulla rete stradale transeuropea, il 13 % del pedaggio pagato dagli altri autoveicoli equivalenti, a condizione che tali agevolazioni non causino distorsioni di concorrenza nel mercato interno, risultino in una struttura tariffaria lineare, proporzionata e disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati, e comunque nel rispetto dei principi comunitari e delle disposizioni previste dal presente provvedimento in materia di pedaggi. Inoltre, viene stabilito che tutti i piani di sconto o riduzione relativi alla rete stradale transeuropea devono essere comunicati alla Commissione Europea, che ne verifica la conformità.

Il comma 8 stabilisce che i dispositivi per la riscossione dei pedaggi e/o diritti d'utenza non devono creare ingiustificato aggravio di natura finanziaria per gli utenti non abituali della strada, né costituire ostacolo al libero flusso del traffico. Per l'utilizzo di sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi si rinvia alle previsioni della direttiva 2004/52/CE e delle relative disposizioni attuative sull'interoperabilità dei sistemi di pedaggio nella Comunità.

Al comma 9 è fissato il principio che i pedaggi sono volti al recupero dei soli costi d'infrastruttura. In particolare, viene stabilito che i pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi e possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto.

Il comma 10 prevede che, fatti salvi i pedaggi medi ponderati (di cui al precedente comma 9), le aliquote dei pedaggi possano essere differenziate al fine di lottare contro i danni ambientali e la congestione, minimizzare i danni alle infrastrutture, ottimizzandone l'uso e promuovere la sicurezza stradale. Ciò a condizione, peraltro, che la differenziazione sia proporzionale all'obiettivo perseguito, sia trasparente e non discriminatoria, non finalizzata a generare ulteriori introiti di pedaggio e rispetti le soglie di massima flessibilità stabilite al successivo comma 11.

Il comma 11 stabilisce che, nel rispetto delle condizioni di cui al precedente comma 10, le aliquote dei pedaggi possano essere differenziate in funzione:

- della categoria di emissione di Euro (allegato I al decreto di recepimento), purché però nessun pedaggio superi il 100% del pedaggio di autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose;
- dell'ora del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio superi il 100% del pedaggio imposto nel periodo meno costoso.

Il comma 12 prevede che la differenziazione delle aliquote dei pedaggi avvenga entro il 31 dicembre 2010, o nel caso di contratti di concessione, al rinnovo della concessione. A tale obbligo si potranno apportare deroghe, da notificare alla Commissione, qualora ci sia pregiudizio per la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio, o l'innovazione non sia tecnicamente applicabile al sistema di pedaggio in questione, oppure ne derivi una deviazione del traffico degli autoveicoli più inquinanti dalla rete stradale trans-europea, con ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

Il comma 13 prevede la possibilità di applicare ulteriori forme di differenziazioni delle aliquote dei pedaggi in casi eccezionali di progetti di notevole interesse europeo, al fine di garantirne la redditività commerciale, qualora siano esposti alla concorrenza diretta con altre modalità di trasporto. La struttura tariffaria è lineare, pubblica, non comporta costi aggiuntivi e prima dell'applicazione, la Commissione Europea ne verifica la congruità.

Il comma 14 prevede la possibilità di applicare un *mark-up* eccedente i costi di infrastruttura, in zone di montagna e in zone frontaliere, a favore dello Stato, e previa comunicazione alla Commissione, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, e idonei a ridurre la congestione di certe infrastrutture, a condizione che:

- gli introiti derivanti dalla maggiorazione siano investiti in progetti di interesse europeo, individuati nell'allegato III della decisione 884/2004/CE, che mirino a ridurre la congestione o il danno ambientale e che insistano nello stesso corridoio della sezione stradale cui è applicata la maggiorazione;
- che la maggiorazione, applicata in conformità del comma 10, non superi il 15% dei pedaggi medi ponderati (come determinati ai sensi del comma 9), tranne il caso in cui gli introiti siano investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture situate in regioni montane, nel qual caso il limite della maggiorazione è elevato al 25% ;
- che con l'applicazione delle maggiorazioni non si crei disparità di trattamento tra il traffico ordinario e il traffico commerciale;
- che sia preventivamente presentato alla Commissione un piano finanziario con la eventuale maggiorazione, unitamente ad una analisi dei costi-benefici per il nuovo progetto;
- che il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente, e che gli introiti stimati corrispondano al piano finanziario ed all'analisi dei costi-benefici presentati alla Commissione.

L'applicazione di questa disposizione è soggetta a verifica di congruità da parte della Commissione e nel caso di progetti transfrontalieri, anche all'accordo degli Stati membri interessati.

Il comma 15 prevede che, nel caso in cui un conducente non sia in grado di fornire i documenti necessari per verificare la categoria di emissione Euro, il pedaggio imposto possa raggiungere il livello più alto applicabile.

Con l'art 4 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 3 della direttiva) recante la determinazione dei pedaggi si specifica, al comma 1, che nella determinazione dei pedaggi medi ponderati applicabili solo alla rete di infrastrutture o su una parte chiaramente definita di essa, si tiene conto dei vari costi indicati al precedente art. 3, comma 10. Può comunque stabilirsi di non recuperare tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

Il comma 2 stabilisce che i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli in concessione, istituiti dopo il 10 giugno 2008, sono calcolati utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali individuati nell'allegato III recante: "Principi fondamentali per l'attribuzione dei costi e il calcolo dei pedaggi". Nel medesimo comma 2, è stabilito altresì il metodo per il calcolo dei nuovi pedaggi in regime di concessione, istituiti dopo la data del 10 giugno 2008, secondo cui il livello più alto di pedaggio, dovrà essere equivalente o inferiore al livello di pedaggio risultante dall'applicazione del metodo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza dovrà basarsi su un periodo ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione. I sistemi di pedaggio antecedenti il 10 giugno 2008 rimangono validi per tutto il periodo concordato a meno che non subentrino modifiche di tipo sostanziale.

Il comma 3 sancisce che almeno quattro mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio devono essere fornite alla Commissione Europea, determinate informazioni a seconda che si tratti di sistemi di pedaggio che non

comportano pedaggi in concessione, ovvero sistemi di pedaggio che comportano pedaggi in concessione.

Nel comma 4 è previsto l'obbligo di informare la Commissione europea quattro mesi prima dell'attuazione di nuove disposizioni, nel caso di pedaggi applicati su strade parallele sulle quali può essere deviato il traffico dalla rete stradale transeuropea, e/o che sono in diretta concorrenza con alcune parti della rete su cui viene imposto il pedaggio. Tali informazioni riguardano l'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, gli autoveicoli interessati, i livelli di pedaggio previsti, nonché le modalità di determinazione del livello di pedaggio.

Il comma 5 stabilisce che nel caso di applicazione di un *mark-up* a sistemi di pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, sussiste l'obbligo di informare la Commissione circa la conformità del pedaggio medio ponderato applicato all'infrastruttura di cui trattasi.

L'art. 5 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 6 della direttiva) prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eserciti il controllo del funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione.

Viene previsto, inoltre, che all'attuazione degli articoli 3 e 4 provveda con propri decreti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; tali decreti saranno adottati di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze qualora investano aspetti che possono recare ripercussioni sulla finanza pubblica.

Si segnala, che non sono previste specifiche disposizioni in materia sanzionatoria, in quanto resta immutato l'assetto già attualmente previsto dal codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche).

L'art. 6 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 9 della direttiva) prevede l'obbligo per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di trasmettere, entro il 10 dicembre 2010, tutte le informazioni necessarie ai fini della relazione che la Commissione Europea deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva tenendo conto degli sviluppi tecnologici, dell'evoluzione della densità della circolazione, nonché valutando l'impatto sul mercato interno (anche nelle regioni insulari), i livelli di investimento nel settore ed il contributo fornito al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

L'art. 7 prevede, al comma 1, che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, siano aggiornati gli allegati tecnici al provvedimento in esame, mentre con il comma 2 si prevede la norma di neutralità finanziaria.

Infine, l'articolo 8 prevede l'entrata in vigore del provvedimento.

Elementi di relazione tecnico finanziaria.

Il decreto non determina nuovi o maggiori oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato né minori entrate, come peraltro ribadito nella clausola di invarianza finanziaria introdotta all'articolo 7 e, pertanto, non necessita di relazione tecnica

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ed uffici per
gli uffici dell'art. 11-ter della Legge 3 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari

GLUE 10
16-10-09

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

[Handwritten signature]

h. 1200

VISTO I.G.B. UFF. /
Data 16/10/09
L'ISPETTORE GENERALE CAPO

[Faint stamp]

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

a) Il contesto e gli obiettivi:

la direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta “Eurovignette”) prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l’istituzione di meccanismi equi d’imputazione dei costi connessi all’utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l’utilizzo dell’infrastruttura stradale, basata sul principio “chi usa paga” e “chi inquina paga”.

Gli elementi caratteristici che riguardano i pedaggi nel vigente assetto normativo europeo (a tutta la 2006/38/CE), sono i seguenti:

- campo di applicazione geografico: rete TEN, largamente coincidente con il sistema autostradale in concessione e non in concessione;
- ambito di applicazione relativo ai veicoli pesanti (massa superiore alle 12 t – dal 2012 con massa superiore a 3,5 t);
- criterio di determinazione delle tariffe: recupero parziale o totale dei costi di infrastruttura, oltre un utile di mercato, in caso di concessione;

- obbligo di articolazione tariffaria in funzione della classe di emissione del veicolo entro il 2010, ovvero, nel caso di concessione, fin dalla prima scadenza;
- possibilità di differenziazione tariffaria;
- possibilità di applicare un mark-up (a favore dello Stato sulle tariffe), eccedente i costi di infrastruttura, del 15% in zone di montagna e del 25% in zone frontaliere, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, atti a ridurre la congestione dell'infrastruttura;
- massima riduzione (sconto tariffario) al 13%;
- parere preventivo della Commissione per i nuovi sistemi di pedaggio successivi al giugno 2008, per gli sconti, e per il mark-up;
- viene rimessa alla sussidiarietà la modalità di determinazione dei pedaggi su rete diversa da quella TEN e per veicoli al di sotto delle 3,5 t., purchè ciò avvenga nel rispetto dei principi comunitari di non discriminazione e libera concorrenza.

b) Le procedure di consultazione:

sono state consultate tutte le Amministrazioni statali competenti.

c) La valutazione dell'opzione di non intervento:

l'intervento normativo è necessario in quanto previsto dalla legge comunitaria 2008 (che prevede appunto la delega per il recepimento delle direttive contenute nella stessa legge).

d) La giustificazione dell'opzione regolatoria proposta:

l'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge comunitaria 2008, tra cui la direttiva 2006/38/CE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e, quindi, da recepirsi mediante apposito decreto legislativo

e) Modalità attuative dell'intervento regolatorio:

il decreto legislativo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

f) Procedure di consultazione: sono stati acquisiti i pareri delle amministrazioni interessate.

g) Valutazione dell'opzione del non intervento: l'opzione del non intervento non è stata presa in considerazione, considerato che è aperta una procedura d'infrazione per mancato recepimento della direttiva in questione.

h) Valutazione delle opzioni alternative di intervento regolatorio:

non sono state prese in considerazione dalle Amministrazioni opzioni alternative di intervento regolatorio, diverse da quelle proposte.

i) Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese:

l'intervento normativo in questione è teso a garantire il corretto funzionamento concorrenziale del mercato e la competitività del Paese, considerato che la mancata osservanza delle norme dettate dalla direttiva in questione, potrebbe determinare un effetto distorsivo della concorrenza nell'ambito del mercato unico, nonché una forte limitazione delle esportazioni dei prodotti europei verso i Paesi terzi.

Referenti per il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali:

Direzione Generale delle infrastrutture stradali: dr.ssa Barbara Marinali; dr.ssa Grazia Maria Cacopardi;

Ufficio Legislativo: dr. Paolo Puntoni.

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente

Ministro per le politiche europee e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo

Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva comunitaria 2006/38/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, 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.

Indicazione referente dell'amministrazione proponente:

Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I. ASPETTI TECNICO – NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

a) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il provvedimento in esame recepisce la direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta "Eurovignette") che prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l'istituzione di meccanismi equi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga".

b) Analisi del quadro normativo nazionale

Il presente decreto viene emanato in attuazione della delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 7 luglio 2009, n. 88 – legge comunitaria 2008.

c) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

Non vi è una incidenza immediata su leggi o regolamenti vigenti. Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

d) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Nessuna incompatibilità rilevata.

e) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

Attualmente le concessioni autostradali sono rilasciate dallo Stato e il provvedimento in esame non tocca le competenze regionali, trattandosi di rete stradale appartenente alla rete transeuropea.

e) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118 I comma della Costituzione.

Non sussistono problemi di interferenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

f) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione

E' stata verificata l'assenza di rilegificazioni.

g) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

h) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Nulla da segnalare

PARTE II. Contesto normativo comunitario e internazionale

Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario e verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Il recepimento della direttiva 2006/38 è urgente in quanto è stata aperta, nei confronti del nostro Paese, la procedura d'infrazione n. 2008/0556 per mancata attuazione (parere motivato del 19 febbraio 2009 ex art. 226 del Trattato).

PARTE II. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo

Elementi di drafting e linguaggio normativo

a) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Le disposizioni del decreto legislativo non introducono nuove definizioni normative.

b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del provvedimento.

c) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Non si è ricorso alla tecnica della novella.

d) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo

Non si ravvisano effetti abrogativi impliciti nelle disposizioni del presente decreto legislativo.

Ulteriori elementi

a) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Nessuna incompatibilità rilevata.

b) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano attualmente pendenti giudizi di costituzionalità riguardanti le materie oggetto del provvedimento.

c) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 2006/38/CE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 17 MAGGIO 2006, 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.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee e, in particolare, l'articolo 1, comma 3, e l'allegato B;

VISTA la direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, 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;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ..;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del;

SULLA PROPOSTA dei Ministri per le politiche europee e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze e della giustizia,

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. Il presente decreto detta disposizioni sui pedaggi e i diritti di utenza gravanti sugli autoveicoli pesanti, adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, secondo le definizioni di cui all'articolo 2.

ART. 2

(Definizioni)

(articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2006/38/CE)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) rete stradale transeuropea: la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e successive modifiche o integrazioni, ed illustrata con le relative cartine che si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;

b) costi di costruzione: i costi legati alla costruzione, compresi eventualmente i costi di finanziamento, di infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali, o di infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture, comprese consistenti riparazioni strutturali, ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008; possono essere presi in considerazione come costi di costruzione anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini, laddove:

- 1) sia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente entrato in vigore anteriormente al 10 giugno 2008;
- 2) sia possibile dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni;
- 3) in ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere la durata di vita predeterminata dei

componenti delle infrastrutture restante al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione del nuovo sistema di pedaggio;

4) 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, quali la protezione contro la contaminazione del terreno;

c) costi di finanziamento: gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;

d) consistenti riparazioni strutturali: le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, ad esempio laddove i lavori di riparazione sono stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;

e) pedaggio: il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1, basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;

f) pedaggio medio ponderato: gli importi totali percepiti attraverso i pedaggi in un determinato periodo divisi per i chilometri per autoveicolo in una determinata rete oggetto del pedaggio durante tale periodo, dove gli importi percepiti e i chilometri per autoveicolo sono calcolati per gli autoveicoli ai quali si applicano i pedaggi;

g) diritti di utenza: il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1;

h) autoveicolo: un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito o usato esclusivamente per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate;

i) autoveicolo della categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV: un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati nell'allegato I;

l) tipo di autoveicolo: categoria nella quale un autoveicolo è classificato sulla base del numero di assi, delle sue dimensioni o del suo peso o altri criteri di classificazione dell'autoveicolo in base al danno arrecato alla strada, secondo il sistema di classificazione di cui all'allegato II, a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti dell'autoveicolo o dall'aspetto dello stesso;

m) contratto di concessione: la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 3, commi 11 e 12, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modifiche;

n) pedaggio in concessione: il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

ART. 3

(Pedaggi e diritti d'utenza)

(articolo 1, paragrafo 2, *direttiva 2006/38/CE*)

1. L'introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea sono disciplinati dalle disposizioni di cui ai successivi commi. Pedaggi e diritti di utenza possono essere applicati anche a strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, quali strade parallele ovvero in diretta concorrenza con alcune parti di tale rete, nonché ad altri tipi di veicoli a motore diversi da quelli definiti all'articolo 2, lettera h), nel rispetto dei principi di non discriminazione e di libera concorrenza.
2. Pedaggi e diritti di utenza possono essere introdotti, ovvero mantenuti, soltanto su alcuni tratti delle rete stradale transeuropea qualora ciò si renda necessario in relazione all'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, ovvero in ragione dell'isolamento o del basso livello di congestione e inquinamento dei tratti esentati. Le esenzioni in tal modo stabilite non debbono determinare alcuna discriminazione nei confronti del traffico internazionale.
3. Fino al 31 dicembre 2011, possono essere introdotti, ovvero mantenuti, pedaggi e diritti di utenza limitatamente agli autoveicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate. Qualora, in tal periodo, l'applicazione di pedaggi e diritti di utenza venga estesa agli autoveicoli al di sotto di tale limite di peso, si applicano le disposizioni di cui al presente decreto.
4. Pedaggi e diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli, così come definiti dall'articolo 2, lettera h), del presente decreto legislativo, a partire dal 1° gennaio 2012. Gli autoveicoli di peso inferiore a 12 tonnellate possono tuttavia essere esentati dall'applicazione di pedaggi e diritti di utenza qualora essa determini rilevanti conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli di inquinamento acustico, sulla congestione del traffico o sulla salute, ovvero comporti costi amministrativi superiori del 30 per cento alle entrate addizionali generate.
5. Per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale non possono essere imposti cumulativamente per una determinata categoria di autoveicoli pedaggi e diritti d'utenza. Tuttavia possono essere applicati anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.
6. **Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495**, possono essere previste 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 (CE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, nei seguenti casi:

- a) autoveicoli del Ministero della difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché agli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale;
- b) autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via del territorio nazionale e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e previo accordo con la Commissione europea.

7. Agli utenti abituali possono essere concessi sconti o riduzioni sui pedaggi a condizione che:

- a) siano soddisfatte le prescrizioni di cui al comma 10;
- b) sconti o riduzioni siano inseriti in una struttura tariffaria lineare, proporzionata e disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;
- c) l'importo dello sconto, o delle riduzioni, non superi, sulla rete stradale transeuropea, il 13 per cento del pedaggio pagato dagli autoveicoli equivalenti cui lo sconto o la riduzione non è applicabile. Tutti i piani di sconto o riduzione relativi alla rete stradale transeuropea devono essere comunicati alla Commissione europea che ne verifica la conformità e li approva secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 4-quater, della direttiva 1999/62/CE, come modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

8. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono comportare maggiori oneri per gli utenti non abituali della rete stradale. Qualora pedaggi e diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante sistemi che comportino l'uso di unità poste a bordo degli autoveicoli, si opera in conformità di quanto previsto dalla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e dalle relative disposizioni di attuazione.

9. I pedaggi si fondano sul principio del recupero dei soli costi d'infrastruttura. In particolare, i pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi. I pedaggi medi ponderati possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

10. Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al comma 9, le aliquote dei pedaggi riscossi possono essere differenziate, al fine, fra l'altro, di lottare contro i danni ambientali e la congestione, ridurre al minimo i danni alle infrastrutture,

ottimizzare l'uso dell'infrastruttura interessata o promuovere la sicurezza stradale, a condizione che la differenziazione:

- a) sia proporzionale all'obiettivo perseguito;
- b) sia trasparente e non discriminatoria, segnatamente riguardo alla cittadinanza del trasportatore, il paese o luogo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure l'origine o la destinazione del trasporto,
- c) non sia finalizzata a generare ulteriori introiti da pedaggio tali da comportare pedaggi medi ponderati non conformi al comma 9; gli aumenti degli introiti non intenzionali sono controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'anno finanziario in cui gli introiti da pedaggio addizionali sono stati generati;
- d) rispetti le soglie di massima flessibilità fissate al comma 11.

11. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione:

- a) della categoria di emissione EURO di cui all'allegato I, inclusi i livelli di PM e di NOx, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento al pedaggio richiesto per autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o
- b) dell'ora del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento rispetto al pedaggio imposto durante l'ora, il giorno o la stagione meno costosi; o qualora il periodo meno costoso sia a tariffa zero, la penalità per l'ora, il giorno o la stagione più cari non sia superiore del 50 per cento del livello di pedaggio che sarebbe altrimenti applicabile all'autoveicolo in questione.

12. Le aliquote dei pedaggi sono differenziate conformemente alla lettera a) del comma 11 entro il 31 dicembre 2010 o, nel caso di contratti di concessione, quando la concessione è rinnovata. Può tuttavia derogarsi a tale obbligo, previa notifica alla Commissione, quando:

- a) ciò pregiudichi la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio;
- b) l'introduzione di tale differenziazione non risulti tecnicamente applicabile allo specifico sistema di pedaggio in questione;
- c) tale misura comporti la deviazione del traffico degli autoveicoli più inquinanti dalla rete stradale transeuropea, con conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

13. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, nel caso di progetti specifici di rilevante interesse europeo, 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, disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati. Le determinazioni relative all'applicazione della struttura tariffaria sono comunicate alla Commissione europea che ne verifica la congruità.

14. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione ai pedaggi per specifici tratti stradali che soffrono di un'acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli, o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti di interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscono direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio della sezione stradale in cui è applicata la maggiorazione;

b) la maggiorazione che può essere applicata ai pedaggi differenziati in conformità del comma 10 non superi il 15 per cento dei pedaggi medi ponderati calcolati in conformità del comma 9, tranne quando gli introiti generati siano investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può essere superiore al 25 per cento;

c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento del traffico commerciale non equo rispetto a quello riservato ad altri utenti della strada;

d) siano presentati alla Commissione, prima dell'applicazione maggiorata, piani finanziari per l'infrastruttura interessata della maggiorazione ed un'analisi dei costi e dei benefici per il nuovo progetto di infrastruttura;

e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari ed all'analisi dei costi e dei benefici presentati. L'applicazione delle disposizioni del presente comma è soggetta a verifica di congruità da parte della Commissione europea, secondo la procedura prevista dall'articolo 7, paragrafo 11, della direttiva 1999/62/CE, come modificata dalla direttiva 2006/38/CE. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri è richiesto, altresì, l'accordo degli Stati membri interessati.

15. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire documenti dell'autoveicolo necessari per verificare le informazioni di cui al comma 11, lettera a), e il tipo di autoveicolo, il pedaggio imposto può raggiungere il livello più alto applicabile.

ART. 4
(Determinazione dei pedaggi)
(articolo 1, paragrafo 3, *direttiva 2006/38/CE*)

1. I pedaggi sono determinati conformemente all'articolo 3. Nella determinazione dei livelli di pedaggio medi ponderati applicabili alla rete di infrastrutture o ad una parte chiaramente definita di detta rete, si tiene conto dei vari costi di cui all'articolo 3, comma 9. I costi considerati riguardano la rete o parte della rete su cui gravano i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Può stabilirsi di non procedere al recupero di tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

2. I costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008, sono calcolati utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. Per i nuovi pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008 il livello più alto di pedaggio è equivalente o inferiore al livello risultante dall'applicazione di un metodo basato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base ad un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione. Non sono soggetti agli obblighi di cui al presente comma i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali, a seguito di una procedura di appalto pubblico, siano state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare prima del 10 giugno 2008; l'esenzione si estende a tutto il periodo di applicazione di detti sistemi a condizione che gli stessi non subiscano modifiche sostanziali.

3. Almeno quattro mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio sono comunicate alla Commissione europea, ai fini del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, primo periodo, della direttiva 2006/38/CE, le seguenti informazioni:

a) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che non comportano pedaggi in concessione:

1) i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo;

2) informazioni sugli autoveicoli soggetti al loro sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi da recuperare;

b) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che comportano pedaggi in concessione:

1) i contratti di concessione ed eventuali modifiche rilevanti degli stessi;

2) gli elementi fondamentali su cui il concedente ha sviluppato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato IX B del decreto legislativo n. 163 del 2006; tali elementi riguardano, in particolare, i costi stimati, quali definiti

all'articolo 3, comma 9, previsti nell'ambito della concessione, il traffico preventivato diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

4. Almeno quattro mesi prima della loro attuazione, le nuove disposizioni in materia di pedaggi applicabili alle strade parallele su cui il traffico può essere deviato dalla rete stradale transeuropea e che sono in diretta concorrenza con alcune parti della rete su cui viene imposto il pedaggio, sono comunicate alla Commissione europea, ai fini dell'acquisizione del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, secondo periodo, della direttiva 2006/38/CE. Tali informazioni riguardano l'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, gli autoveicoli interessati dal pedaggio e i livelli di pedaggio previsti, unitamente ad una relazione sul sistema di determinazione del livello del pedaggio.

5. Qualora si applichino le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 14, ai sistemi di pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, sono comunicate alla Commissione Europea le informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in questione è conforme all'articolo 2, comma 1, lettera b), e all'articolo 3, commi 9, 10, 11, 12 e 13.

ART. 5

(Attuazione e controlli)

(articolo 1, paragrafo 6, direttiva 2006/38/CE)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con propri decreti, **di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per gli aspetti di cui al comma 3**, all'attuazione degli articoli 3 e 4.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo del funzionamento del sistema dei pedaggi e dei diritti di utenza in modo da garantire l'osservanza dei principi di trasparenza e non discriminazione.

3. **Nell'applicazione dei commi 1 e 2 dovrà in ogni caso essere contemperata l'esigenza dell'equilibrio economico finanziario complessivo delle concessionarie con la necessità di evitare ripercussioni negative sulla finanza pubblica.**

ART. 6

(Relazione alla Commissione europea)

(articolo 1, paragrafo 9, direttiva 2006/38 CE)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette entro il 10 dicembre 2010 le informazioni necessarie per la relazione che la Commissione europea deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva 2006/38/CE, tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della densità della circolazione, compreso l'uso di autoveicoli di più di 3,5 e di meno di 12 tonnellate, e valutando il relativo impatto sul mercato interno, anche nelle regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche della Comunità, i livelli di investimento nel settore e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

ART. 7

(Disposizioni finali e copertura finanziaria)

1. Gli allegati, che costituiscono parte integrante del presente decreto, sono aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modalità tecniche rese necessarie dal progresso ovvero a quelle introdotte a livello comunitario.
2. Dal presente decreto non devono derivare nuovi oneri o maggiori oneri, né minori entrate, a carico della finanza pubblica.

ART. 8

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I

(allegato 0 direttiva 2006/38/CE)

LIMITI DI EMISSIONI

1. Autoveicolo EURO 0

Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC)g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Autoveicolo EURO I/EURO II

	Volume di monossido di carbonio (CO) g / kWh	Volume di idrocarburi (HC) g / kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g/kWh	Volume di particelle (PT) g / kWh
Autoveicolo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Autoveicolo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Per i motori di potenza inferiore o pari a 85 kW, al valore limite per le emissioni di particelle si applica un coefficiente di 1,7.

3. Autoveicolo EURO III / EURO IV / EURO V / EEV

I volumi specifici del monossido di carbonio, degli idrocarburi totali, degli ossidi di azoto e delle particelle, determinati con la prova ESC, nonché dell'opacità dei fumi, determinata con la prova ERL, non devono superare i seguenti valori (1):

	Volume di monossido di carbonio (CO) g / kWh	Volume di idrocarburi (HC)g/ kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g / kWh	Volume di particelle (PT) g / kWh	Fumi m-
Autoveicolo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 ²	0,8
Autoveicolo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Autoveicolo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Autoveicolo EURO EVV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un ciclo di prova è costituito da una sequenza di punti di prova, essendo ciascun punto definito da una velocità e da una coppia che il motore deve rispettare durante il funzionamento a regime (prova ESC) o in condizioni transienti (prove ETC ed ELR).

(2) 0,13 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,7 dm³ e il regime nominale è superiore a 3 000 min⁻¹.

4. Le future categorie di emissione dei veicoli di cui alla direttiva 88/77/CEE e successive modifiche *possono* essere prese in considerazione.»

ALLEGATO II

(allegato IV direttiva 2006/38/CE)

DETERMINAZIONE INDICATIVA DELLA CLASSE DEGLI AUTOVEICOLI

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella che segue.

Gli autoveicoli sono classificati nelle sottocategorie 0, I, II e III in funzione dei danni che provocano al rivestimento stradale, in ordine crescente (la classe III corrisponde quindi alla classe che danneggia maggiormente le infrastrutture stradali). I danni aumentano esponenzialmente con l'aumento del carico per asse.

Tutti gli autoveicoli a motore e l'insieme degli autoveicoli di un peso totale a pieno carico autorizzato inferiore a 7,5 tonnellate rientrano nella classe 0.

Autoveicoli a motore

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti [1]		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		
pari o superiore a	inferiore a	pari o superiore a	inferiore a	
2 assi				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
3 assi				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
4 assi				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

[1] Sospensioni riconosciute equivalenti secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni autoveicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 67 del 9.3.2002, pag. 47).

Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		
pari o superiore a	inferiore a	pari o superiore	inferiore a	
<i>2 + 1 assi</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assi</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 assi</i>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 assi</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 assi</i>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44»	

ALLEGATO III

(allegato III direttiva 2006/38/CE)

PRINCIPI FONDAMENTALI PER L'ATTRIBUZIONE DEI COSTI E IL CALCOLO DEI PEDAGGI

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dei pedaggi medi ponderati in modo da rispecchiare l'articolo 3, comma 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma dell'art. 4, comma 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 3, comma 10, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio.

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma del decreto legislativo n. 163/2006 e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

Se lo Stato si impegna in una negoziazione con uno o più terzi per definire un contratto di concessione relativo alla costruzione o al funzionamento di una parte della sua infrastruttura o a tal fine si impegna in un processo analogo in base alla legislazione nazionale o un accordo concluso dal governo di un altro Stato, la conformità ai presenti principi è valutata in base ai risultati di tale negoziazione.

1. Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati

— Qualora non venga applicato un unico sistema di pedaggio all'intera rete stradale transeuropea, si deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Si deve, inoltre, precisare se si estende il campo di applicazione del sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.

— Qualora si scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della rete (come consentito ai sensi dell'articolo 4, comma 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Si può scegliere di ripartire la rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o un processo analogo per ciascuna parte.

2. Costi dell'infrastruttura

2.1. Costo dell'investimento

— Il costo dell'investimento deve includere i costi di costruzione (compreso il costo di finanziamento) e i costi di sviluppo dell'infrastruttura più, se del caso, la remunerazione del capitale investito o il margine di utile. Vanno inoltre inclusi i costi per l'acquisizione del terreno, la pianificazione, la progettazione, la supervisione dei contratti di costruzione, la gestione del progetto, le ricerche archeologiche e le indagini del suolo nonché altri costi accessori pertinenti.

— Il recupero dei costi di costruzione deve basarsi sulla durata di vita predeterminata dell'infrastruttura o su un altro periodo (non inferiore a 20 anni) che possa essere considerato appropriato per motivi di finanziamento mediante un contratto di concessione o in altro modo. La durata del periodo di ammortamento può essere una variabile fondamentale nei negoziati per la definizione di contratti di concessione, specie se lo Stato, in quanto parte del contratto, intenda fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.

— Fatto salvo il calcolo del costo dell'investimento, il recupero dei costi:

- a) può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente;
- b) può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.

— Tutti i costi storici devono essere basati sugli importi pagati. I costi ancora da sostenere saranno basati su previsioni ragionevoli.

— Gli investimenti pubblici possono essere considerati prestiti finanziati. Il tasso d'interesse da applicare ai costi storici è il tasso applicato ai prestiti pubblici.

— La ripartizione dei costi sugli autoveicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di autoveicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli autoveicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. L'applicazione dei fattori di equivalenza può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

— Le riserve per la remunerazione del capitale o il margine di utile stimati devono essere ragionevoli alla luce delle condizioni di mercato e possono essere differenziate allo scopo di fornire a terzi contraenti incentivi sui risultati per quanto riguarda i requisiti di qualità del servizio. La remunerazione del capitale può essere valutata mediante indicatori economici quali il TIR (tasso interno di rendimento) o il CMPC/WACC (costo medio ponderato del capitale).

2.2. Costi annuali di manutenzione e costi di riparazioni strutturali.

— Questi costi devono includere sia i costi annuali di manutenzione della rete sia i costi periodici relativi alla riparazione, al rinforzo e al rinnovo degli strati di asfalto, al fine di assicurare che il livello di funzionalità operativa della rete sia costante nel tempo.

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

3. Costi inerenti al funzionamento, alla gestione e al sistema di pedaggio

Vi sono compresi tutti i costi sostenuti dall'operatore dell'infrastruttura che non rientrano nella sezione 2 e che riguardano l'attuazione, il funzionamento e la gestione dell'infrastruttura e del sistema di pedaggio. Essi comprendono in particolare:

— i costi per la costruzione, la posa e il mantenimento delle cabine di pedaggio e altri sistemi di pagamento,

— le spese quotidiane di funzionamento, di amministrazione e di applicazione del sistema di riscossione del pedaggio,

— le tasse e i diritti amministrativi relativi ai contratti di concessione,

— le spese di gestione, amministrazione e servizio relative al funzionamento dell'infrastruttura.

I costi possono includere una remunerazione del capitale o il margine di utile che rispecchi il grado del rischio trasferito.

Tali costi devono essere ripartiti su una base equa e trasparente fra tutte le classi di autoveicoli soggette al sistema di pedaggio.

4. Quota di traffico merci, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione

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

— Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Qualora siano utilizzati eventuali fattori di equivalenza che differiscano da quelli presentati nella tabella, questi devono comunque essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

Classe dell'autoveicolo [1]	Fattori di equivalenza		
	Riparazioni strutturali [2]	Investimenti	Manutenzione annuale
Compresi fra 3,5 t e 7,5 t, classe 0	1	1	1
> 7,5 t, classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III	5,72	1	1

[1] Cfr. allegato II per la determinazione della classe di autoveicolo.

[2] Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 tonnellate.

— I sistemi di pedaggio basati su previsioni di livelli di traffico devono prevedere un meccanismo di correzione con il quale i pedaggi sono adeguati periodicamente per correggere eventuali recuperi di costi per difetto o per eccesso dovuti a errori di previsione.

ALLEGATO IV

(allegato II direttiva 1999/62/CE)

IMPORTO MASSIMO IN EURO DEI DIRITTI D'UTENZA, COMPRESSE LE SPESE AMMINISTRATIVE
DI CUI ALL' ART. 3, COMMA 4

	Fino a tre assi	Quattro o più assi
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV e meno inquinanti	797	1 329