

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**N. 44**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture

*(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 3 dicembre 2013)**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento  
e il coordinamento dell'attività di Governo*

DRP/I/XVII/D31/13

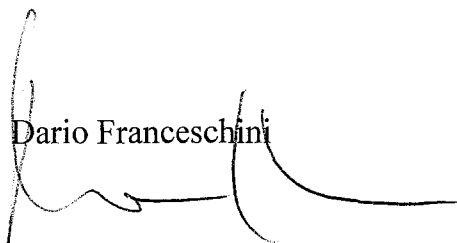
Roma, 3 dicembre 2013

Sen.  
Pietro Grasso  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
R O M A

Onorevole Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Recepimento della Direttiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 settembre 2011, 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 21 novembre 2013.

Con i migliori saluti.

Dario Franceschini  


## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La direttiva 2011/76/UE interviene a modificare la disciplina recata dalla precedente direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, a sua volta già modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, 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 dette imprese in ambito europeo, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga", prevedendo per gli Stati membri la possibilità di introdurre modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti "costi esterni" (da inquinamento atmosferico e acustico) che dovrebbero variare tenendo conto della tipologia di strada, del veicolo, nonché del periodo temporale interessato.

In sede di recepimento della direttiva quindi, analogamente a come già operato con il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7 di attuazione della direttiva 2006/38/CE, si prevede di attribuire allo Stato la facoltà di modulare le tariffe di pedaggio secondo criteri che riflettano anche i costi delle esternalità, stabilendo che l'eventuale modulazione in tale senso dei pedaggi sia disposta mediante atti normativi di secondo livello (decreti di Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con Ministero Economia e Finanze).

Il testo in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE utilizzando come riferimento il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, di attuazione della direttiva 2006/38/CE, sul quale vengono innestate le modifiche previste dalla nuova disciplina europea.

Con l'articolo 1 (Attuazione articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2011/76/UE) vengono apportate le seguenti modifiche all'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7:

- dopo la lettera d) è inserita la lettera: "d bis" con la quale viene aggiunta la definizione di "autostrada", quale strada rientrante nell'omonima classe, dotata di carreggiate distinte che non danno accesso alle proprietà limitrofe e che non presentano incroci con altre vie di transito.

- le lettere e) ed f) sono sostituite dalle seguenti lettere: "e) «pedaggio»" ed "f) «onere per l'infrastruttura»" riguardanti:



- la definizione di pedaggio, quale pagamento di una somma determinata calcolata sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e della tipologia di veicolo, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni.

- la definizione di onere per l'infrastruttura ha la finalità di recuperare i costi di costruzione, nonché di manutenzione, esercizio e sviluppo per l'infrastruttura stessa.

- dopo la lettera f) sono inserite le seguenti lettere:

*f bis) «onere per i costi esterni»:* ha l'obiettivo di sopperire alle spese a carico degli Stati membri dovute all'inquinamento acustico e atmosferico procurato dal traffico;

*f ter) «costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico»:* relativa ai costi da sostenere per l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico per i danni causati dal rilascio di ossido di azoto e composti organici volatili in atmosfera;

*f quater) «costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico»:* costi causati dall'inquinamento acustico generato dal rumore che i veicoli emettono e che causano venendo a contatto con la superficie stradale;

*f quinquies) «onere medio ponderato per l'infrastruttura»:* definito come l'introito generato da un onere per l'infrastruttura in un determinato arco temporale diviso per la distanza percorsa dal singolo veicolo;

*f sexies ) « onere medio ponderato per i costi esterni»:* ovvero le entrate generate da un onere per i costi esterni, calcolati nel medesimo modo di cui alla precedente lettera.

Infine con la lettera h) la definizione di "autoveicolo" viene modificata come veicolo a motore o insieme di autoarticolati adibito o usato per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate.

Con l'articolo 2 (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7-septies) viene sostituito l'articolo 3 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7 dal nuovo articolo 3 recante: "Pedaggi e diritti d'utenza".



In tale articolo sono contenute le sostanziali innovazioni apportate dalla nuova direttiva rispetto alla precedente. In particolare viene prevista la facoltà per lo Stato di applicare pedaggi o diritti d'utenza, su determinati tratti stradali, con la possibilità di prevedere riduzioni o esenzioni.

E' stabilito che i pedaggi ed i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna disparità di cittadinanza dell'autotrasportatore, di Stato membro o del paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, nonché sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto e, viene altresì espressamente affermato, che non devono provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

Si potrà scegliere se applicare una tariffa ai soli veicoli aventi peso a pieno carico superiore alle 12 tonnellate, previo avviso alla Commissione, qualora l'estensione ai veicoli di peso inferiore possa essere causa di impatti fortemente negativi sull'ambiente, lo scorrimento del traffico, la sicurezza stradale e la congestione, con il conseguente aumento di inquinamento acustico nella zona di ingorgo.

Nel comma 6 viene specificato che i diritti d'utenza sono calcolati proporzionalmente alla durata per cui l'utente fruisce della rete stradale e tali diritti hanno validità giornaliera, settimanale, mensile o annuale, con un'aliquota giornaliera non eccedente il 2% di quella su base annua, del 5% per quella settimanale ed infine del 10% per quella mensile. Al riguardo risulta possibile stabilire l'applicazione di sole aliquote su base annua agli autoveicoli immatricolati nel territorio nazionale.

Il comma 7 è riferito agli oneri per l'infrastruttura e vi si afferma che essi si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura e la ponderazione viene effettuata tenendo conto dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura in questione; in alcuni casi tali oneri sono comprensivi di remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto seguendo le condizioni di mercato. All'interno dei costi considerati vi sono quelli riguardanti la rete nella sua interezza o parte di essa, in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti agli oneri stessi.

Nel comma 8 vengono dettate disposizioni relativamente alla quantificazione degli oneri per i costi esterni sulla base dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico e, qualora il tratto stradale si snodi in territori urbanizzati, tali oneri sono comprensivi anche dei costi dovuti all'inquinamento acustico. Sono esenti dal pagamento di tali oneri gli autoveicoli conformi alle norme EURO più strettamente rigorose in tema di emissioni in atmosfera sino allo scadere dei 4



anni dall'applicazione delle disposizioni introdotte dalle medesime norme. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi.

Nel comma 9 vengono date indicazioni per calcolare il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura. In particolar modo, per ciò che concerne i pedaggi in concessione, il massimo livello di onere per l'infrastruttura è inferiore o al più uguale al livello risultante dall'utilizzo di un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo riportati nell'allegato III. Inoltre, la valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata tenendo conto di un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione.

Con il comma 10 si prevede, in presenza di un'infrastruttura stradale ubicata in regioni montane, la possibilità di applicare, previa comunicazione alla Commissione, una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici, che risentono fortemente di fenomeni di impatto ambientale e di congestione, purché gli introiti ricavati vengano investiti in progetti di interesse europeo relativi alla riduzione della congestione e dei danni all'ambiente nel territorio di interesse, in ottemperanza alla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010. La maggiorazione in questione non deve superare del 15% gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, ad eccezione delle zone transfrontaliere di montagna in cui sorgono infrastrutture stradali, in cui è concessa una maggiorazione sino al 25%.

Con il comma 11 si prevede la possibilità di applicare simultaneamente una maggiorazione ed un onere per i costi esterni, alle condizioni indicate nel medesimo comma. In tali ipotesi, l'importo derivante dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per costi esterni è investito nel finanziamento dei progetti prioritari di interesse europeo indicati nell'allegato III della decisione n. 661/201/UE.

Con l'articolo 3 (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7-*octies* ad articolo 7-*duodecies*) viene sostituito l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dal nuovo articolo 4 recante: "Determinazione dei pedaggi".

Tale articolo stabilisce l'obbligo di variare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, fissando per esso il limite massimo del 100 % dell'importo del medesimo onere imposto per i mezzi di trasporto equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni in atmosfera.



Inoltre possono essere stabilite deroghe all'obbligo di diversificare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO nel caso in cui sia pregiudicata la coerenza dei sistemi di pedaggio nel territorio, quando non è possibile introdurre la differenziazione nel sistema di pedaggio, oppure nel caso in cui venga indotta la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica, o il pedaggio comprenda oneri per i costi esterni.

Al comma 4 è prevista la possibilità di differenziare gli oneri per l'infrastruttura al fine di ridurre la congestione e i danni alle infrastrutture, nonché dell'ottimizzazione della fruizione dell'infrastruttura e del miglioramento della sicurezza stradale.

L'adozione di tale differenziazione tariffaria è soggetta alle condizioni specificate nel medesimo comma 4 e non deve essere comunque finalizzata a generare ulteriore introito da pedaggio, come chiarito al comma 5.

Nel comma 6 si prevede l'obbligo di comunicare alla Commissione, almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, i valori unitari e altri parametri atti a calcolare i costi delle infrastrutture e le informazioni relative ai veicoli soggetti al pedaggio, l'estensione geografica della rete ed i contratti di concessione. La Commissione si impegna poi ad esprimere il suo parere entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

E' fatto altresì obbligo di comunicare alla Commissione informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e che 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 variazioni, l'entità dei costi dell'onere medio ponderato per i costi esterni, nonché le informazioni necessarie per illustrare la metodologia impiegata nel calcolo dei costi.

Nel comma 9 si chiarisce che non è possibile applicare riduzioni per ciò che concerne l'onere per i costi esterni del pedaggio. Le riduzioni sono applicabili invece all'onere per l'infrastruttura, qualora tali riduzioni non eccedano il 13% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni e comportino un effettivo risparmio dei costi amministrativi.

Il comma 11 riguarda l'applicazione, la riscossione ed il pagamento di pedaggi e diritti d'utenza che devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del traffico. Laddove sia previsto come mezzo di riscossione un sistema che preveda l'installazione a bordo degli autoveicoli



di un apposita unità, occorre garantire che ogni utente possa procurarsi tale unità da installare. Se è imposto il pagamento di un pedaggio, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere di infrastruttura e l'importo dell'onere per i costi esterni, sono riportati in una ricevuta consegnata all'autotrasportatore, per quanto possibile, mediante un sistema elettronico.

Nel comma 12 viene precisato che qualora venga istituito un sistema di pedaggio o di diritti di utenza per una infrastruttura è possibile prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.

Con l'articolo 4 (Attuazione articolo 1, paragrafo 4, direttiva 2011/76/UE) viene inserito, dopo l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, il nuovo articolo 4-*bis* recante: "Allocazione introiti derivanti da imposizione oneri".

Nel comma 1 vengono indicate le modalità di versamento degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, commi 10 e 11, che sono versati all'entrata del Bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che devono essere destinati, sentito il Ministero dell'Ambiente, per i profili di competenza, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni – esclusi quindi i casi dell'applicazione simultanea di una maggiorazione e di un onere per i costi esterni, disciplinati dall'articolo 3, commi 10 e 11, del presente provvedimento legislativo – sono utilizzati prioritariamente per qualificati interventi nel settore dei trasporti al fine di ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale, di migliorare le prestazioni di questi ultimi per attenuare le emissioni di anidride carbonica e i consumi di carburante, di creare infrastrutture alternative, di sostenere la rete transeuropea, di ottimizzare la logistica e di migliorare la sicurezza stradale, ecc.

Con l'articolo 5 (Attuazione articolo 1, paragrafo 7, direttiva 2011/76/UE), si prevede l'inserimento all'articolo 7 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1, del nuovo comma 1 bis con il quale vengono date indicazioni per adeguare, con cadenza biennale a decorrere dal 1° gennaio 2013, gli importi in euro di cui all'allegato IV e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III ter alle modifiche intervenute per effetto delle procedure di adeguamento fissate dalla nuova direttiva.





Con l'articolo 6 (Attuazione articolo 1, paragrafo 8, direttiva 2011/76/UE), si prevede l'inserimento all'articolo 6 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1, del nuovo comma 2 con il quale è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmetta alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i nuovi pedaggi in concessione ed altre informazioni.

Con l'articolo 7 (Attuazione articolo 1, paragrafo 9, direttiva 2011/76/UE), vengono apportate modifiche redazionali all'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7.

Con l'articolo 8 (Attuazione articolo 1, paragrafo 10, direttiva 2011/76/UE) si dispone l'inserimento, dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dell'allegato III *bis*, recante: "*Requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni*", e dell'allegato III *ter*, recante: "*Importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni*".

Da ultimo con l'articolo 9 Copertura finanziaria ed entrata in vigore viene prevista la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento.



**Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 2011/76/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 27 SETTEMBRE 2011, 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. (TERMINE DI RECEPIMENTO 16 OTTOBRE 2013).**

**ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)  
(DIR. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)**

**RELAZIONE ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE A.I.R.**

***SEZIONE 1 – Il contesto e gli obiettivi***

**A) rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.**

La direttiva 2011/76/UE del 27 settembre 2011 (di modifica della direttiva 2006/38/CE, a sua volta modificata dalla direttiva 1999/62/CE) 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". Ad ogni modo, a tutt'oggi, trattandosi di una mera facoltà prevista dalla direttiva 2011/76, non è stata stabilita alcuna nuova tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada, né alcuna maggiorazione di quelle attualmente esistenti.

L'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge di Delegazione Europea 2013, tra cui la direttiva 2011/76/UE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e, quindi, da recepirsi mediante apposito decreto legislativo.

Si specifica che l'intervento normativo interviene a modificare ed integrare le disposizioni del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, con cui è stata data attuazione alla precedente direttiva su menzionata 2006/38/CE, al fine di adeguare la disciplina nazionale al nuovo contesto normativo europeo connotato dalla direttiva 2011/76/UE.

Al riguardo si evidenzia che la citata direttiva introduce la possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, dovuti dai mezzi pesanti adibiti al trasporto merci, oltre all'onere di infrastruttura anche una componente relativa all'onere da costo esterno (causati da inquinamento acustico e atmosferico). Nella ipotesi di introduzione di ulteriore tariffazione da costi esterni (in aggiunta al pedaggio da infrastruttura) sono peraltro dettagliatamente specificate le procedure da osservare per l'attuazione a livello interno e per le comunicazioni a livello europeo.



**B) indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.**

L'obiettivo è prevedere i criteri in relazione all'eventuale emanazione dei decreti ministeriali volti all'individuazione di nuove tassazioni o alla maggiorazione di quelle esistenti. Nel lungo periodo, qualora i decreti ministeriali vengano emanati, è quello di ridurre gli impatti negativi dei trasporti stradali sull'ambiente, in particolare la congestione e l'inquinamento atmosferico e acustico, che provocano problemi per la salute e per l'ambiente.

**C) descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.**

Qualora siano emanati i decreti ministeriali di cui sopra, saranno applicati gli strumenti ordinariamente disponibili da parte delle amministrazioni coinvolte nelle procedure attuative – segnatamente il Ministero dell'ambiente – quale la rilevazione del livello di inquinamento acustico ed ambientale sulle strade, nonché dell'impatto sull'ambiente circostante.

**D) indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.**

Destinatari dell'intervento regolatorio sono: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i concessionari delle strade a pedaggio e gli addetti all'esercizio professionale del trasporto merci su strada.

***SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento***

L'intervento regolatorio non presenta alcun margine di discrezione e conseguentemente non è stata avviata alcuna consultazione prevista in materia. Nel contempo, si è scelto di dare attuazione alla direttiva europea mantenendo il livello minimo di regolazione per non alterare l'attuale assetto normativo.

A ciò si aggiunga che la stessa Commissione europea ha preannunciato l'imminente lancio di una nuova iniziativa in ordine alla tariffazione stradale, ritenendo tra l'altro che la disciplina della direttiva 2011/76/UE sia molto complessa nella sua applicazione e pertanto da rimodulare con un nuovo intervento normativo.

***SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)***

Trattandosi di direttiva comunitaria, già recepita nell'ordinamento nazionale con la legge n. 96 del 2013, ai cui sensi alla direttiva stessa deve darsi attuazione mediante un decreto legislativo, l'opzione zero non ha potuto essere presa in esame.

***SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio***

Non sono state valutate opzioni alternative all'intervento regolatorio, il quale come detto è imposto dalla legge di delegazione europea 2013.

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti



l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.

**SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI**

**A) svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine.**

L'intervento regolatorio mira ad evitare l'introduzione nell'immediato di ulteriori oneri sul trasporto stradale che potrebbero avere ripercussioni sulla catena dei prezzi, con effetto recessivo in una fase di acuta crisi economica quale quella attuale. Quindi attualmente non presenta svantaggi.

Viene peraltro preconstituito il quadro normativo di riferimento in aderenza con le prescrizioni procedurali fissate dalla direttiva europea, per la successiva eventuale imposizione di oneri da costi esterni (in aggiunta all'onere da infrastruttura), qualora in futuro le Autorità di governo lo valuteranno opportuno.

**B) individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.**

L'intervento regolatori in esame non prevede nell'immediato l'introduzione di nuovi pedaggi o aumenti di quelli esistenti. Conseguentemente non vengono prodotti effetti negativi sulle imprese del settore dell'autotrasporto. Eventuali effetti saranno valutati successivamente all'eventuale emanazione dei decreti ministeriale cui sopra si è fatto cenno.

**C) indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.**

Non sono previsti oneri informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

**D) condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.**

Le attuali strutture amministrative incaricate di dare attuazione all'intervento regolatorio sono in grado di adempiere immediatamente, essendo adeguate in termini di professionalità e risorse umane, strumentali e finanziarie.

**SEZIONE 6 – 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.

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle



disposizioni comunitarie.

## **SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione**

### **A) soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.**

Sono responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, per l'eventuale rideterminazione delle tariffe e l'eventuale introduzione di costi esterni.

### **B) azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.**

Azioni specifiche per la pubblicità e l'informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento delle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

### **C) strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.**

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### **D) meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.**

Risultava già previsto sulla base del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010 che gli allegati allo stesso fossero aggiornati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modalità tecniche rese necessarie dal progresso ovvero a quelle introdotte a livello comunitario.

Con il nuovo provvedimento è previsto che gli importi in euro (di cui all'allegato IV e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato *III ter* della direttiva 2011/76/UE) siano riveduti con cadenza biennale a decorrere dal 1° gennaio 2013, al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, che esclude l'energia e i prodotti alimentari non trasformati, sulla base delle procedure di adeguamento automatico previste all'articolo 10 bis della direttiva 1999/62/CE, introdotto dalla direttiva 2011/76/UE, mediante apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti da adottarsi successivamente alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli importi adeguati a cura della Commissione europea.

Si segnala inoltre che il provvedimento prevede la predisposizione a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 16 ottobre 2014 e, successivamente, ogni quattro anni, di una relazione sullo stato di attuazione, da inviare alla Commissione europea a fine di monitoraggio, in adempimento di quanto prescritto dalla direttiva.

Dalla relazione sono esclusi i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi ancora in vigore non abbiano subito modifiche sostanziali.

La relazione deve contenere informazioni su:



- l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;
- l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;
- i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni.

**E) aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.**

A cura del Ministero delle infrastrutture e trasporti si provvederà, successivamente all'emanazione degli eventuali decreti ministeriali, alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, anche con riferimento ai costi sostenuti ed apportando, qualora ne ravvisi la necessità e l'opportunità, le conseguenti modifiche normative. Inoltre, sarà effettuata la valutazione dei vantaggi che saranno scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica di riduzione del livello di inquinamento acustico ed ambientale delle strade e del territorio circostante.

\*\*\*\*\*

*Sezione aggiuntiva per iniziative normative di recepimento di direttive europee*

**SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea**

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 2011/76/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 27 SETTEMBRE 2011, 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. (TERMINE DI RECEPIMENTO 16 OTTOBRE 2013).**

**RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA**

**PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**

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

Il provvedimento in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE del 27 settembre 2011 (di modifica della direttiva 2006/38/CE, a sua volta modificativa della direttiva 1999/62/CE) 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".

L'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge di Delegazione Europea 2013, tra cui la direttiva 2011/76/UE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e quindi da recepirsi mediante apposito decreto legislativo.

Si specifica che l'intervento normativo interviene a modificare ed integrare le disposizioni del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, con cui è stata data attuazione alla precedente direttiva su menzionata 2006/38/CE, al fine di adeguare la disciplina nazionale al nuovo contesto normativo europeo ridisegnato dalla direttiva 2011/76/UE.

Al riguardo si evidenzia che la portata della direttiva ultima (come del resto largamente anche quella della precedente, già recepita) è di tipo facoltativo: viene cioè attribuita agli Stati la possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, dovuti dai mezzi pesanti adibiti al trasporto merci, oltre all'onere da infrastruttura anche una componente relativa all'onere da costi esterni (causati da inquinamento acustico ed atmosferico).

La citata direttiva 2011/76/UE non stabilisce pertanto un obbligo di tariffazione da costi esterni ma ne prevede una mera possibilità. Nell'ipotesi di introduzione di ulteriore tariffazione da costi esterni (in aggiunta al pedaggio da infrastruttura) sono peraltro specificate le procedure da osservarsi a livello interno di singoli Stati nonché per le comunicazioni a livello europeo.



## **2) Analisi del quadro normativo nazionale.**

Considerato che la materia risulta già disciplinata a livello nazionale dal d.lgs. n. 7/2010 (di attuazione della direttiva 2006/38/CE) il presente decreto legislativo viene emanato per recepire le modifiche ed integrazioni apportate al testo della citata direttiva dalla nuova direttiva 2011/76/UE, provvedendo al conseguente adeguamento della normativa interna della materia.

## **3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.**

Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della nuova direttiva 2011/76/UE, intervenendo a modificare il decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010 che ha regolato in precedenza la materia, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale degli Stati, saranno eventualmente successivamente disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero economia e finanze.

## **4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.**

L'intervento normativo proposto è compatibile con i principi costituzionali, con particolare riguardo alla delega legislativa di cui all'articolo 76 della Costituzione.

## **5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.**

Non sussistono problemi di interferenza con le competenze legislative delle regioni e degli enti locali.

## **6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.**

Il decreto legislativo è pienamente compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza e non sussistono interferenze con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

## **7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.**

Nella predisposizione del provvedimento si è fatto ricorso alla riscrittura di talune norme già in precedenza recepite (in attuazione della direttiva 2006/38/CE), che si è reso necessario riformulare ora in adeguamento al nuovo testo risultante a seguito delle modifiche introdotte dalla direttiva 2011/76/UE. Si è altresì previsto il ricorso alla futura adozione di decreti ministeriali per le parti facoltative della direttiva, mantenendo altresì la previsione (già contenuta nel precedente decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010) di provvedere successivamente alle modifiche degli allegati mediante decreti ministeriali.

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

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





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

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti di costituzionalità vertenti su tale o analoga materia.

**PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.**

Il provvedimento è previsto in attuazione della direttiva 2011/76/UE ed il mancato o ritardato recepimento potrebbe causare l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

**11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risulta alcuna procedura di infrazione sulla materia oggetto dell'intervento.

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

Il decreto legislativo non comporta problematiche di compatibilità con gli impegni assunti dall'Italia a livello internazionale.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea vertenti su tale o analoga materia.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo vertenti su tale o analoga materia.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.**

Alcuni Stati europei, particolarmente del centro Europa e quindi soggetti a traffico di attraversamento da parte dei vettori dell'autotrasporto, sono molto favorevoli all'introduzione dei pedaggi da costi esterni per incassare maggiori introiti dagli autotrasportatori provenienti dai Paesi periferici.

**PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

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



Sono introdotte le nuove definizioni individuate dalla direttiva 2011/76/UE.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del decreto legislativo.

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

Si è operato in analogia con le modifiche apportate al precedente testo della direttiva già recepita (la 2006/38/CE) con la nuova 2011/76/UE, in corso di attuazione.

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

Non risultano effetti abrogativi impliciti dell'atto normativo in esame.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non risultano disposizioni dell'atto normativo in esame aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:**

Le disposizioni del testo che recepiscono la parte prescrittiva della direttiva 2011/76 non prevedono il rinvio ad atti successivi attuativi. Per la parte rimessa alla facoltà discrezionale, la disciplina degli aspetti applicativi, prevista attraverso l'emanazione di decreti ministeriali è eventuale.

**8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Per la predisposizione dell'intervento normativo si è tenuto conto dei dati e riferimenti statistici già in possesso dell'Amministrazione proponente.



**TABELLA DI CONCORDANZA****(AI SENSI DELL'ART. 31, C. 2 DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2012 N. 234)**

<b>SCHEMA DI D.LGS DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/76/UE</b>	<b>DIRETTIVA 2011/76/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 27 SETTEMBRE 2011</b>
Art. 1. (Attuazione articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 paragrafo 1
Art. 2. (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE <i>relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7 septies del testo coordinato</i> )	Art. 1 Paragrafo 2
Art. 3. (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE <i>relativamente a disposizioni da articolo 7 octies ad articolo 7 duodecies del testo coordinato</i> )	Art. 1 Paragrafo 2
Art. 4. (Attuazione art. 1, paragrafo 4 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 4
Art. 5. (Attuazione art. 1, paragrafo 7 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 7
Art. 6. (Attuazione art. 1, paragrafo 8 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 8
Art. 7. (Attuazione art. 1, paragrafo 9 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 9
Art. 8. (Attuazione art. 1, paragrafo 10 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 10



## RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA

Schema di decreto legislativo: Attuazione della direttiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2011, 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.

La direttiva 2011/76/UE interviene a modificare la disciplina recata dalla precedente direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, a sua volta già modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, 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 dette imprese in ambito europeo, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga", prevedendo per gli Stati membri la possibilità di introdurre modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti "costi esterni" (da inquinamento atmosferico e acustico) che dovrebbero variare tenendo conto della tipologia di strada, del veicolo, nonché del periodo temporale interessato.

In sede di recepimento della direttiva quindi, analogamente a come già operato con il decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7 di attuazione della direttiva 2006/38/CE, si prevede di attribuire allo Stato la facoltà di modulare le tariffe di pedaggio secondo criteri che riflettano anche i costi delle esternalità, stabilendo che l'eventuale modulazione in tale senso dei pedaggi sia disposta mediante atti normativi di secondo livello (decreti di Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanze).

Il testo in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE utilizzando come riferimento il decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, di attuazione della direttiva 2006/38/CE, sul quale vengono innestate le modifiche previste dalla nuova disciplina europea.

Articolo 1: la disposizione in parola, che modifica l'articolo 2 comma 1, del decreto legislativo n. 7 del 2010, contiene mere definizioni e pertanto non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 2: modifica l'articolo 3 del decreto legislativo n. 7/2010, in materia di pedaggi e diritti di utenza da applicarsi alle condizioni previste dal medesimo articolo e dall'articolo 4. L'articolo reca, disposizioni non suscettibili di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica: in particolare, relativamente alla possibile introduzione anche dei costi esterni nel calcolo del pedaggio, si rileva che l'eventuale attività volta alla determinazione di tali costi non necessita di ulteriori risorse umane, finanziarie e strumentali rispetto a quelle già previste a legislazione vigente.

Articolo 3: la norma, che modifica l'articolo 4 del decreto legislativo n. 7/2010, contiene disposizioni in materia di determinazione dei pedaggi, nonché in materia di informazioni da fornire alla Commissione europea prima che siano introdotti nuovi pedaggi che prevedano l'imposizione di oneri per le infrastrutture e per costi esterni. La stessa norma contiene disposizioni in materia di riduzione, applicazione, riscossione e pagamento di pedaggi e diritti d'utenza che devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del



traffico. L'articolo non reca disposizioni suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 4: introduce l'articolo 4-bis al decreto legislativo n. 7/2010, il quale contiene disposizioni circa la destinazione, degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura: i proventi devono essere destinati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. Le disposizioni recate dall'articolo non sono suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 5: si prevede l'inserimento del comma 1-bis all'articolo 7 del decreto legislativo n. 7 del 2010. Con la disposizione in esame vengono date indicazioni per adeguare, con cadenza biennale a decorrere dal gennaio 2013, gli importi in euro di cui all'allegato IV e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III ter alle modifiche intervenute per effetto delle procedure di adeguamento fissate dalla nuova direttiva. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica atteso che gli adempimenti di revisione e aggiornamento introdotti non necessitano di ulteriori risorse umane, finanziarie e strumentali, essendo a tal fine utilizzate le risorse già previste a legislazione vigente.

Articolo 6: si inserisce un nuovo comma - comma 2 - all'articolo 6 del decreto legislativo n. 7/2010 con il quale è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmetta alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i nuovi pedaggi in concessione ed altre informazioni. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli adempimenti di comunicazione introdotti a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono svolti con le risorse umane, finanziarie e strumentali già previste a legislazione vigente.

Articolo 7: vengono apportate modifiche redazionali all'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n.7.

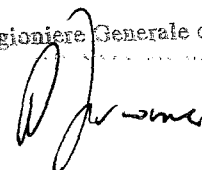
Articolo 8: si dispone l'inserimento, dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, dell'allegato III bis, recante: "Requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni", e dell'allegato III ter, recante: "Importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni".

Articolo 9: viene prevista la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 195, ha avuto esito

POSITIVO      I 1 NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



- 2 DIC. 2013



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/76/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 27 SETTEMBRE 2011, 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 6 agosto 2013, n. 96, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013", ed in particolare 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 direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 settembre 2011, 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;**

VISTO il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, recante attuazione della direttiva 2006/38/CE, 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 affari europei e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2011/76/UE)*

1. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo la lettera *d)* è inserita la seguente:

“ *d-bis)* autostrada: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti, la quale:

1) è dotata, salvo in punti particolari o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una banda non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;

2) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;

3) è espressamente classificata come autostrada;”.

2. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, le lettere *e)* ed *f)* sono sostituite dalle seguenti:

“ e) pedaggio: il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e del tipo di veicolo, comprendente un onere per l’infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;

f) onere per l’infrastruttura: un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell’infrastruttura sostenuti;”.

3. All’articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo la lettera f) sono inserite le seguenti:

“ f-bis) onere per i costi esterni: un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in relazione all’inquinamento atmosferico dovuto al traffico e/o all’inquinamento acustico dovuto al traffico;

f-ter) costo dell’inquinamento atmosferico dovuto al traffico: il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell’ozono, come l’ossido di azoto e i composti organici volatili, nel corso dell’utilizzo di un veicolo;

f-quater) costo dell’inquinamento acustico dovuto al traffico: il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o creato dalla loro interazione con il manto stradale;

f-quinques) 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;

f-sexies ) 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.”.

4. All’articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

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

## ART. 2

*(Attuazione dell’articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7-septies)*

1. L’articolo 3 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è sostituito dal seguente:

## " ART. 3

*(Pedaggi e diritti d’utenza (articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE)*

1. L’introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa o su qualsiasi altro tratto della rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, sono disciplinati dalle disposizioni di cui ai successivi commi del presente articolo e dell’articolo 4. L’imposizione di pedaggi e diritti di utenza su altre strade non deve risultare discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non deve provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

2. Non possono essere imposti contemporaneamente pedaggi e diritti d’utenza a nessuna classe di veicoli per l’ utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia qualora siano previsti diritti di utenza, possono essere applicati anche pedaggi per l’utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna.

3. I pedaggi e i diritti d’utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza 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, e senza provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.



4. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, 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, ivi compresi quelli effettuati mediante ambulanza per il trasporto ed il soccorso di feriti o malati, 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.

5. Possono essere applicati pedaggi e diritti di utenza solo agli autoveicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate qualora l'estensione ai veicoli di peso inferiore possa tra l'altro:

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

b) determinare costi amministrativi superiori al 30 per cento degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

6. Nel caso di applicazione di pedaggi e diritti di utenza solo ai veicoli che abbiano un peso massimo a pieno carico di almeno 12 tonnellate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve darne comunicazione alla Commissione europea con la specificazione dei motivi.

7. I diritti di utenza, qualora previsti, sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato IV al presente decreto e sono validi per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10 per cento dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5 per cento di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2 per cento di quella annuale. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può essere prevista l'applicazione di aliquote solo annuali per gli autoveicoli immatricolati nel territorio nazionale. I diritti d'utenza, comprese le spese amministrative, per tutte le classi di autoveicoli, sono fissati ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato IV.

8. 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 e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto in base alle condizioni di mercato. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti a tali oneri. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi.

9. Gli oneri per i costi esterni, qualora previsti, sono stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali con una popolazione esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni includono il costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico. Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III-bis e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III-ter. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in





matéria di emissioni fino a quattro anni dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

10. Il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura è calcolato sulla base dei principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III al presente decreto. 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. Per i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o quelli per cui sono pervenute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 10 giugno 2008, non si applicano gli obblighi di cui sopra; l'esenzione si estende a tutto il periodo di applicazione di detti sistemi, a condizione che gli stessi non subiscano modifiche sostanziali.

11. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione europea, ai fini della verifica di congruità ai sensi dell'articolo 7-septies, paragrafo 3, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE, è possibile applicare, una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su specifici tratti stradali 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 nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;
- b) la maggiorazione non superi il 15 per cento degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati a norma del comma 7 e del comma 9, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25 per cento;
- 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 della realizzazione dei progetti prioritari di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione europea prima dell'applicazione della maggiorazione;
- 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.

12. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri di cui al comma 10 è richiesto altresì l'accordo di tutti gli Stati membri interessati. Una maggiorazione ai sensi del comma 10 può essere applicata ad un onere per l'infrastruttura che ha subito una differenziazione conformemente a quanto previsto nei commi da 1 a 4 dell'articolo 4. Sui tratti stradali in cui sono soddisfatti i criteri per l'applicazione di una maggiorazione possono essere applicati costi esterni solo qualora sia applicata una maggiorazione. In tale caso l'importo della maggiorazione deve essere dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente al comma 8, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II, nonché EURO III dal 31 dicembre 2015. Tutti gli introiti generati dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di progetti prioritari di interesse europeo indicati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE.”.

ART. 3



*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2011/76/UE, relativamente a disposizioni da articolo 7-octies ad articolo 7-duodecies)*

1. L'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è sostituito dal seguente:

" ART. 4.

*(Determinazione dei pedaggi" (articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE).*

1. L'onere per l'infrastruttura varia in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 per cento l'importo del medesimo onere imposto per autoveicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. I contratti di concessione vigenti sono esonerati da tale obbligo fino al loro rinnovo. Tuttavia è possibile prevedere una deroga a tale obbligo qualora:

- a) ciò pregiudichi gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel territorio nazionale;
- b) non sia tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- c) ciò induca la deviazione degli autoveicoli più inquinanti con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica;
- d) il pedaggio comprenda un onere per i costi esterni.

2. Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione europea.

3. Qualora, in caso di controllo, i conducenti o eventualmente i trasportatori non siano in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto potrà raggiungere il livello più alto applicabile.

4. L'onere per l'infrastruttura può essere differenziato 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 variazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;

b) la variazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;

c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175 per cento rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui al comma 7 dell'articolo 3;

d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;

e) la variazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale;

f) qualora sia introdotta tale variazione o sia modificata una esistente, la Commissione europea venga informata mediante la trasmissione delle informazioni necessarie al fine di garantire che le condizioni siano rispettate.

5. Le variazioni di cui ai commi 1 e 3 del presente articolo non possono essere finalizzate a generare ulteriori introiti da pedaggio. Eventuali aumenti degli introiti non intenzionali devono essere 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.

6. Almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, devono essere comunicate alla Commissione europea, ai fini del parere di cui all'articolo 7-nonies, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/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 delle infrastrutture,



2) 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 ci si prefigge di recuperare;

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

1) i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,

2) lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato IX B del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modifiche e integrazioni; tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti al comma 7 dell'articolo 3, 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.

7. Prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio, che prevede l'imposizione di un onere per costi esterni, si devono comunicare alla Commissione europea, ai fini della decisione di cui all'articolo 7-*nonies*, paragrafo 4, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE, le seguenti informazioni:

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 variazioni;

b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;

c) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato *III-bis*.

8. L'onere per i costi esterni deve essere adeguato in ottemperanza ai contenuti delle decisioni della Commissione europea.

9. Non possono essere concessi a nessun utente sconti o riduzioni riguardanti l'elemento dell'onere per i costi esterni di un pedaggio. Possono essere concessi sconti o riduzioni sul prezzo dell'onere per l'infrastruttura a condizione che:

a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;

b) tali sconti o riduzioni comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi;

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

10. Fatte salve le condizioni di cui al comma 3, lettera b), e al comma 4 del presente articolo, in casi eccezionali, in particolare per progetti specifici di notevole interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di variazione, 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 applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati; prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione, deve esserne data comunicazione alla Commissione europea ai fini della verifica di congruità di cui all'articolo 7-*decies*, paragrafo 3 della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE.

11. 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 dell'Unione. Devono essere previste attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza, in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale. 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 altro tipo. In particolare, se sono riscossi pedaggi o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, occorre accertarsi che tutti gli utenti possano procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei



sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e delle relative disposizioni di attuazione, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici. Qualora sia applicato un pedaggio ad un veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere di infrastruttura e l'importo dell'onere per i costi esterni, sono riportati in una ricevuta consegnata all'autotrasportatore, per quanto possibile, mediante un sistema elettronico. Ove economicamente fattibile, l'onere per i costi esterni è riscosso mediante un sistema elettronico, conformemente ai requisiti dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE e delle relative disposizioni di attuazione.

12. Qualora venga istituito un sistema di pedaggio o di diritti di utenza per una infrastruttura è possibile prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.”.

#### ART. 4 .

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2011/76/UE)*

1. Dopo l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è inserito il seguente:

#### "ART. 4-bis

*(Allocazione introiti derivanti da imposizione oneri (articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2011/76/UE)*

1. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 3, commi 10 e 11, sono versati all'entrata del Bilancio dello Stato, per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono utilizzati, **sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili di competenza**, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni sono utilizzati prioritariamente per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;
- g) l'ottimizzazione della logistica;
- h) il miglioramento della sicurezza stradale;
- i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

2. Almeno il 15 per cento dell'ammontare complessivo dei proventi derivanti dagli oneri per i costi esterni di cui al comma 1, nonché dagli oneri di infrastruttura previsti dalla normativa vigente in materia è destinato alle attività di cui alla lettera f) del medesimo comma 1.”.

2. All'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, le parole: “articoli 3 e 4.” sono sostituite dalle seguenti: “articoli 3, 4 e 4 bis.”.

#### ART. 5

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 7, della direttiva 2011/76/UE)*



1. All'articolo 7 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

“1-bis. In particolare gli importi in euro di cui all'allegato IV e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III-ter sono riveduti con cadenza biennale a decorrere dal 1° gennaio 2013, al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, che esclude l'energia e i prodotti alimentari non trasformati, sulla base delle procedure di adeguamento automatico previste all'articolo 10-bis della direttiva 1999/62/CE, introdotto dalla direttiva 2011/76/UE, mediante apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti da adottarsi successivamente alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli importi adeguati a cura della Commissione europea.”.

#### ART. 6 .

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 8, della direttiva 2011/76/UE)*

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

“1-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmette alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione. Dalla relazione sono esclusi i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi ancora in vigore non abbiano subito modifiche sostanziali. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'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) la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;
- d) i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni;
- e) le misure adottate a norma dell'articolo 4 bis.”.

#### ART. 7 .

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 9 della direttiva 2011/76/UE)*

1. L'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è così modificato:

a) il primo capoverso è sostituito dal seguente: “Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura in modo da rispecchiare l'articolo 2, comma 7. L'obbligo di correlare gli oneri per l'infrastruttura ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma del medesimo articolo 2, comma 7, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione degli oneri per l'infrastruttura o la libertà, a norma dell'articolo 2, comma 10, di differenziare gli importi di oneri per l'infrastruttura specifici dall'onere medio.”;

b) al secondo capoverso la parola: “comunitaria” è sostituita dalle seguenti: “dell'Unione”;

c) al punto 1, secondo trattino, le parole: “dell'articolo 4, comma 1” sono sostituite dalle seguenti: “dell'articolo 2, comma 7”.

#### ART. 8

*(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 10, della direttiva 2011/76/UE)*



1. Dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, sono inseriti gli allegati *III-bis* e *III-ter* riportati nell'allegato al presente provvedimento.

ART. 9.

*(Copertura finanziaria ed entrata in vigore)*

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. 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 III bis  
(allegato direttiva 2011/76/UE)

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

Il presente allegato stabilisce i requisiti minimi applicabili all'imposizione di un onere per i costi esterni e al calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

**1. Tratti della rete stradale interessati**

Devono essere definiti con precisione il tratto o i tratti della rete stradale del territorio nazionale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni. Quando si impone un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento, il tratto o i tratti sono individuati previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di autoveicoli sulle strade nelle quali viene imposto l'onere in questione non provochi danni ambientali maggiori di quelli generati mediamente su altri tratti delle rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento che non sono soggetti all'onere per i costi esterni, o
- l'imposizione di un onere per i costi esterni su altri tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento non abbia impatti negativi sull'ambiente o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti non comporti costi sproporzionati.

**2. Autoveicoli, strade e periodi interessati**

Devono essere notificati alla Commissione europea la classificazione dei veicoli in base alla quale sono differenziati i pedaggi, nonché l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati, nel seguito definite «strade suburbane (comprese le autostrade)» e delle strade soggette a oneri per i costi esterni più bassi, nel seguito definite «strade interurbane (comprese le autostrade)».

Devono essere notificati alla Commissione europea anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere più elevato per i costi esterni correlati al rumore può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore, nel caso siano previste maggiorazioni per costi esterni da rumore nel periodo notturno.

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro vicinanza all'inquinamento, tra cui la densità demografica, e la frequenza di picchi di inquinamento in un anno misurata conformemente al presente provvedimento. I criteri utilizzati devono essere riportati nella comunicazione alla Commissione europea.

**3. Importo dell'onere**

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, deve essere determinato un unico importo specifico. La struttura tariffaria che ne risulta, compresi l'inizio e la fine di ciascun periodo notturno se l'onere per i costi esterni include il costo dell'inquinamento acustico, è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni, e deve essere pubblicata tempestivamente prima della sua applicazione. Tutti i parametri, dati e altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni sono resi pubblici. Nel fissare l'importo degli oneri, si deve tenere conto del principio della tariffazione efficace, vale a dire di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

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

Occorre controllare l'efficacia del sistema di imposizione per ridurre il danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, sono adeguati ogni due anni la struttura tariffaria e l'importo specifico dell'onere stabiliti per una determinata classe di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'evoluzione dell'offerta e della domanda di trasporto.

**4. Elementi di costo esterno**

**4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico**

Quando si intende includere tutto o parte del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, il costo imputabile dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico deve essere calcolato applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 1 dell'allegato III ter se questi ultimi sono inferiori:

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

in cui

—  $PCV_{ij}$  = il costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe  $i$  su un tipo di strada  $j$  (euro/veicolo.chilometro)

—  $EF_{ik}$  = il fattore di emissione dell'inquinante  $k$  per il veicolo di classe  $i$  (grammo/veicolo.chilometro)

—  $PC_{jk}$  = il costo monetario dell'inquinante  $k$  per il tipo di strada  $j$  (euro/grammo).



I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti all'articolo 4 del decreto legislativo 21 maggio 2004 n. 171 e successive modifiche e integrazioni in attuazione della direttiva 2001/81/CE, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici. Il costo monetario degli inquinanti è stimato, tenendo conto delle attuali conoscenze.

Possono essere adottati altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore del costo dell'inquinamento atmosferico utilizzando dei 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 ai valori unitari di cui alla tabella 1 dell'allegato III ter per qualsiasi classe di veicolo.

#### 4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando si intende includere tutto o parte del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico deve essere calcolato applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 2 dell'allegato III ter se questi ultimi sono inferiori:

$$NCVj \text{ (giornaliero)} = e \times \sum_k NCjk \times POPk / WADT$$

$$NCVj \text{ (giorno)} = a \times NCVj$$

$$NCVj \text{ (notte)} = b \times NCVj$$

in cui

—  $NCVj$  = il costo dell'inquinamento acustico provocato da un autoveicolo pesante su un tipo di strada  $j$  (euro/veicolo.chilometro)

—  $NCjk$  = il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo  $j$  al livello di rumore  $k$  (euro/persona)

—  $POPk$  = la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero  $k$  per chilometro (persona/chilometro)

—  $WADT$  = il traffico medio giornaliero ponderato (in equivalente automobile)

—  $a$  e  $b$  sono fattori di ponderazione da determinarsi in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta non sia superiore a  $NCVj$  (giornaliero).

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto sui livelli di rumore misurato vicino al punto di esposizione e dietro le barriere antirumore, ove esistono.

La popolazione esposta al livello di rumore  $k$  è stabilita in base alle mappe acustiche strategiche a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 194 e successive modifiche e integrazioni, in attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Il costo per persona esposta al livello di rumore  $k$  è stimato tenendo conto delle attuali conoscenze

Al traffico giornaliero medio ponderato si applica un fattore di equivalenza "e" uguale o inferiore a 4 tra autoveicoli pesanti e automobili. Possono essere adottati altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore dei costi legati al rumore a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III ter. Possono essere stabiliti oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati. Qualora siano introdotti oneri differenziati, gli oneri per la categoria di veicoli più rumorosa non possono essere superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III ter e a quattro volte l'onere per l'inquinamento acustico applicabile al veicolo meno rumoroso.

#### ALLEGATO III ter

(allegato alla direttiva 2011/76/UE)

#### IMPORTO MASSIMO DELL'ONERE MEDIO PONDERATO PER I COSTI ESTERNI

Il presente allegato definisce i parametri da utilizzare per il calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

#### 1. Costo massimo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

Centesimi/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
dopo il 31 dicembre 2013	3	2





EURO VI	0	0
dopo il 31 dicembre 2017	2	1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

I valori della tabella 1 possono essere moltiplicati per 2 al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.

**2. Costo massimo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico**

*Tabella 2: Costo imputabile massimo dell'inquinamento acustico*

Centesimi/veicolo.chilometro	Giorno	Notte
Strade suburbane (comprese le autostrade)	1,1	2
Strade interurbane (comprese le autostrade)	0,2	0,3

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

