



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 luglio 2008 (16.07)
(OR. en)**

11857/08

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0147 (COD)**

**TRANS 249
FISC 95
ENV 456
CODEC 973**

PROPOSTA

| | |
|-----------|--|
| Mittente: | Commissione europea |
| Data: | 11 luglio 2008 |
| Oggetto: | Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture |

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2008) 436 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.7.2008
COM(2008) 436 definitivo

2008/0147 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti
al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture**

{SEC(2008) 2208}
{SEC(2008) 2209}

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivazione e obiettivi della proposta

Nel 2006 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno invitato la Commissione a redigere un rapporto concernente un modello di valutazione dei costi esterni dei trasporti, come l'inquinamento e la congestione, che fosse trasparente, globale e di applicazione generale affinché potesse fungere da base per calcolare i diritti di utenza delle infrastrutture. Hanno inoltre chiesto alla Commissione di proporre una strategia di attuazione progressiva di questo modello per tutti i modi di trasporto, corredata se del caso di una proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture¹.

Più di recente, nella risoluzione dell'11 marzo 2008 su una politica europea sostenibile dei trasporti, il Parlamento ha invitato fermamente la Commissione a presentare un modello di questo tipo, una strategia di attuazione per tutti i modi di trasporto e delle proposte legislative, iniziando con una revisione della direttiva.

Una comunicazione che include un modello ed una strategia è presentata al Parlamento e al Consiglio parallelamente alla presente proposta (vedi COM(2008) 435). L'obiettivo è fissare correttamente i prezzi dei trasporti affinché tengano più adeguatamente conto dei costi dell'utilizzo effettivo di veicoli, treni, aerei o navi e del loro impatto in termini di inquinamento, congestione e cambiamenti climatici.

Ciò richiede un approccio graduale in tutti i modi di trasporto, ma soprattutto nel settore stradale visto il ruolo che svolge nel sistema dei trasporti e il suo contributo al volume del traffico e alla produzione di emissioni. In questo ambito ciò necessita un maggior ricorso ai pedaggi differenziati in funzione delle distanze percorse, del luogo e della durata di utilizzo, proporzionalmente ai costi esterni generati dai veicoli.

La proposta allegata contribuisce a questa strategia globale. Mira ad incoraggiare gli Stati membri ad applicare tariffe differenziate per migliorare l'efficienza e le prestazioni ambientali del trasporto stradale di merci. Intende anche modificare la direttiva 1999/62/CE per istituire un quadro che consenta agli Stati membri di calcolare e differenziare i prezzi dei pedaggi in funzione dei costi dell'inquinamento dovuto al traffico e della congestione in un modo compatibile con il mercato interno.

Tali oneri incoraggeranno gli operatori di trasporto ad utilizzare veicoli meno inquinanti, a scegliere strade meno congestionate, ad ottimizzare il carico dei loro veicoli ed infine ad utilizzare in modo più efficiente l'infrastruttura.

¹ Articolo 11 della direttiva 1999/62/CE modificata.

1.2. Contesto generale

Il trasporto svolge un ruolo fondamentale nell'economia e nella società, ma dipende in grande misura dal petrolio e il suo utilizzo genera costi per la società in termini di costi sanitari e di perdita di produzione dovuti all'inquinamento atmosferico e acustico e agli incidenti, in termini di tempo e di carburante sprecati negli ingorghi, e di danni ambientali più ampi, come i cambiamenti climatici.

Attualmente questi costi esterni sono sostenuti dal resto della società, nell'ambito di della fiscalità generale destinata a finanziare i servizi di polizia, la gestione della rete stradale e le cure ospedaliere o a causa dell'impatto del rumore, delle emissioni e degli incidenti sulla salute e la qualità della vita delle persone.

Circa il 90% di questi effetti negativi sono di norma attribuiti al trasporto stradale, e un quarto al trasporto stradale di merci. Vista la crescita costante del trasporto stradale di merci, ed in particolare del trasporto stradale internazionale, che potrebbero persino raddoppiare tra il 2000 e il 2020, questi costi sociali molto probabilmente aumenteranno ancora.

Come rilevato dall'esame delle politica europea dei trasporti effettuato nel 2006, sarà necessaria un'ampia gamma di strumenti strategici comunitari e nazionali per ottimizzare le catene logistiche europee, rendere i trasporti più ecologici e più efficienti e, infine, per rafforzarne la sostenibilità. Questa gamma di misure, per produrre i suoi effetti, deve non solo agire sulla fornitura di servizi di trasporto, ma anche sulla tariffazione che, in un'economia di mercato, costituisce un mezzo efficace per gestire meglio la domanda di trasporto e utilizzare in modo più efficace le infrastrutture.

L'attuale tassazione del trasporto stradale di merci rispecchia la grande varietà di strategie esistenti nei vari Stati membri. Alcuni paese ricorrono ad una combinazione di vari strumenti di tassazione (tassazione del carburante e dei veicoli). Altri si sono dotati di una gamma di misure fiscali più ampia che prevede anche il recupero dei costi delle infrastrutture imponenti degli oneri di utenza dai trasportatori stradali che utilizzano la rete autostradale. I diritti di utenza assumono la forma di diritti calcolati in funzione del tempo (ad esempio l'Eurovignetta²), spesso introdotti a titolo provvisorio, o tasse in funzione della distanza (pedaggi) prelevate su tratti di determinate strade o sull'insieme della rete primaria.

Nella maggior parte dei casi, i diritti imposti attualmente dagli Stati membri non trasmettono i segnali adeguati in materia di prezzi. Tutti gli utenti della strada sono trattati nello stesso modo, indipendentemente dalla congestione che provocano o dall'inquinamento che producono. Non beneficiano di incentivi efficaci ad utilizzare veicoli meno inquinanti, adattare il loro itinerario e modificare il loro comportamento in materia di mobilità. Si può imporre un pedaggio ad un camion che utilizza un'autostrada che attraversa un'area rurale, ma lo stesso camion di norma non paga alcun diritto di utenza quando attraversa una zona densamente popolata anche se il

² Un bollo o un adesivo basato su un accordo tra più Stati membri che dà accesso alla rete nel territorio di questi paesi – da cui il termine “Eurovignetta”

costo effettivo di questo spostamento, dal punto di vista dell'inquinamento e della congestione, può essere cinque volte superiore.

Ad eccezione dei cambiamenti climatici, la maggior parte dei costi esterni sono sostenuti dalla popolazione e dalle amministrazioni locali o nazionali del territorio in cui si svolge l'operazione di trasporto e non del territorio in cui il veicolo è immatricolato o effettua il rifornimento di carburante. Questi costi variano in funzione della distanza percorsa, delle prestazioni ambientali del veicolo (ad esempio le norme EURO in materia di emissioni), del momento (periodi di punta o altri periodo) e del luogo (aree densamente popolate o no). Ciò si applica in particolare ai costi dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico e della congestione.

I pedaggi costituiscono gli strumenti di tariffazione ottimali per imputare questi costi agli utilizzatori in modo equo ed efficace, soprattutto perché possono essere differenziati in funzione dei principali fattori di costo dell'inquinamento e della congestione. A differenza delle tasse sul carburante, possono variare in funzione delle norme di emissione dei veicoli e, contrariamente alle tasse sui veicoli o dei diritti di utenza basati sul tempo (vignette), possono essere differenziati in funzione dell'utilizzo della rete, del luogo o del momento dell'utilizzazione. Ciò consente di fissare i pedaggi ad un livello che tiene conto in modo più adeguato dell'utilizzo effettivo dei veicoli e pertanto dei costi esterni generati dagli utenti.

L'analisi di impatto realizzata dalla Commissione indica che una differenziazione, anche minima, dei pedaggi calcolata in base ai costi dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e al costo della congestione imposta agli altri veicoli comporterebbe vantaggi sociali considerevoli in termini di risparmi di tempo, riduzione dell'inquinamento, miglioramento della sicurezza stradale e ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture e del sistema di trasporto in generale. Riducendo il consumo di carburante sprecato a causa degli ingorghi del traffico, diminuirebbero anche le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto stradale. Questi sistemi di pedaggio contribuirebbero pertanto in modo positivo alla strategia in materia di cambiamenti climatici. Occorre rammentare che il prezzo di un pedaggio stabilito in uno Stato membro in base ai costi della congestione e dell'inquinamento ha un nesso diretto con l'utilizzo dell'infrastruttura. Mira essenzialmente ad ottimizzare il funzionamento del sistema di trasporto e a rendere la mobilità più sostenibile. Il pedaggio costituisce il pagamento di questi costi a favore dello Stato membro, del fornitore dell'infrastruttura e della popolazione locale. A sua volta il pagamento dà il diritto di utilizzare l'infrastruttura e di consumare capacità e risorse limitate. Come previsto nella proposta allegata, gli introiti provenienti dai pedaggi saranno utilizzati per elaborare soluzioni alternative di trasporto (veicoli meno inquinanti, nuova infrastruttura). Visto che il pedaggio deve essere pagato da tutti gli utilizzatori, indipendentemente dallo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato (e dove si devono pagare le tasse di circolazione nazionali) o in cui avviene il rifornimento (dove si pagano le tasse sul carburante nazionali) non vi è nessun rischio di falsare la concorrenza tra trasportatori di Stati membri diversi.

Per quanto riguarda i cambiamenti climatici, l'impatto degli autoveicoli a motore è di dimensione mondiale. Il suo costo non dipende né dal momento né dal luogo in cui il veicolo viene utilizzato, ma dal consumo di carburante. Per questa ragione le tasse sul carburante sono considerate un mezzo semplice ed efficace di internalizzare questo costo, indipendentemente da qualsiasi altra misura adottata per conseguire

l'obiettivo concordato a livello di UE in materia di riduzione delle emissioni di CO₂. In proposito la Commissione ha già proposto di appellarsi all'articolo 93 del trattato che istituisce la Comunità europea per armonizzare meglio le tasse sui carburanti, anche aumentando il tasso comunitario di imposizione minimo sul gasolio professionale³. La Commissione esaminerà ulteriormente la direttiva generale sulla tassazione dell'energia al fine di garantire che tenga conto in modo più adeguato degli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici e di consumo energetico. Tuttavia, se i risultati conseguiti non saranno soddisfacenti, entro la fine del 2013 la Commissione valuterà se rivedere ancora una volta la direttiva relativa alla tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci in modo che non impedisca agli Stati membri di includere un elemento di onere sulle emissioni di CO₂ nell'importo dei pedaggi.

Infine gli incidenti stradali rappresentano una parte cospicua dei costi sociali. Nel 2003 la Commissione ha proposto di consentire l'inclusione dei costi degli incidenti nel calcolo dei pedaggi, ma questa disposizione era stata rifiutata dal Parlamento europeo e dal Consiglio⁴. Gli incidenti sono legati non solo alla distanza percorsa ma anche a fattori complessi, come la velocità, la guida in stato di ebbrezza o il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza; i premi delle assicurazioni potrebbero, per questa ragione, essere un mezzo più efficace per prevenire questi rischi. Questo punto sarà esaminato in modo più approfondito nel corso dell'esame del programma di azione europeo in materia di sicurezza stradale che la Commissione intende realizzare entro il 2010.

1.3. Direttiva in vigore

La direttiva 1999/62/CE riconosce il principio "chi utilizza paga" autorizzando gli Stati membri a prelevare oneri basati sulla distanza percorsa (pedaggi) per coprire i costi di costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture. La direttiva autorizza anche l'imposizione di oneri basati sul tempo stabilendo tuttavia un tasso minimo.

I tassi dei pedaggi possono variare in funzione delle norme in materia di emissioni dei veicoli o dei livelli di congestione, a condizione tuttavia che questa differenziazione non incida sugli introiti su base biennale. Tuttavia questa soluzione non è stata praticamente mai applicata, se non in Germania e in Repubblica ceca. Uno dei motivi della mancata applicazione è la difficoltà per gli esercenti delle infrastrutture di adeguare le tariffe in funzione della reazione sul fronte della domanda in modo da mantenere costanti i loro introiti.

Nel 2006 la direttiva è stata modificata dalla direttiva 2006/38/CE al fine di definire le regole di calcolo dei costi di infrastruttura imputabili. La direttiva modificata autorizza ad aumentare fino a 25% i pedaggi al fine di cofinanziare nuove infrastrutture classificate nella categoria dei progetti prioritari della rete transeuropea dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Questa maggiorazione viene attualmente applicata sull'autostrada del Brennero (Austria) per cofinanziare la galleria

³ Proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE per quanto riguarda il gasolio utilizzato come carburante per motori a fini commerciali, COM(2007) 52 definitivo.

⁴ Proposta di direttiva recante modifica della direttiva 1999/62/CE, COM(2003) 448 definitivo.

ferroviaria del Brennero che è una componente dell'asse prioritario Berlino-Palermo. La direttiva modificata introduce inoltre una disposizione relativa ai diritti regolatori destinati specificatamente a combattere l'inquinamento e la congestione, ma comporta delle incertezze giuridiche per quanto concerne i siti e le modalità di applicazione. Per questi motivi gli Stati membri sono reticenti a farvi ricorso.

Le disposizioni summenzionate costituiscono un passo verso il miglioramento del segnale emesso dai prezzi, ma non consentono ancora agli Stati membri di applicare una tariffazione ottimale. La direttiva limita in effetti gli introiti provenienti dai pedaggi a quanto strettamente necessario per coprire i costi di infrastruttura, anche in aree in cui i costi legati all'inquinamento causato dal traffico e alla congestione sono superiori ai costi di costruzione recuperabili. In realtà non prevede incentivi efficaci che spingano gli esercenti a differenziare gli oneri in modo che corrispondano ai principali fattori di costo che sono il periodo, il luogo e il tipo di veicolo. Inoltre la direttiva riguarda unicamente l'utilizzo della rete transeuropea ed è pertanto suscettibile di determinare delle strutture di prezzo non uniformi tra i principali corridoi e altre strade interurbane utilizzate per il trasporto internazionale.

1.4. Istituire una tariffazione più efficace e più favorevole all'ambiente

Le tasse stradali vigenti non si sono dimostrate sufficientemente efficaci da consentire di internalizzare i costi esterni del trasporto stradale di merci. I pedaggi potrebbero essere più efficaci ma la direttiva, nella sua attuale formulazione, lo impedisce.

La Commissione da molto tempo auspica un maggiore ricorso a oneri per le infrastrutture differenziati che rispecchino i costi esterni. Già nel 1996⁵ ha proposto delle misure legislative miranti ad autorizzare gli Stati membri ad integrare un elemento di costo esterno nel prezzo dei pedaggi a carico dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci. All'epoca gli Stati membri hanno ritenuto che si trattasse di un provvedimento prematuro a causa delle incertezze che pesavano sul calcolo dei costi esterni e sull'effettiva adeguatezza delle tecnologie di pedaggio necessarie.

Queste motivazioni sono adesso infondate.

Esistono oggi metodi che consentono di monetizzare i costi esterni dell'inquinamento, del rumore e della congestione causati dai veicoli. La maggior parte sono in realtà già utilizzati, in varia misura, in quasi tutti gli Stati membri per effettuare le analisi costi/benefici di progetti di infrastruttura. Inoltre il modello elaborato dalla Commissione a seguito dell'iniziativa del Parlamento (vedi COM(2008) ...) fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono fungere da base per il calcolo degli oneri per l'utilizzo delle strade.

Per quanto riguarda le tecnologie per la riscossione dei pedaggi, i sistemi elettronici che associano il pagamento automatico delle transazioni e la localizzazione dei veicoli sono già in uso in vari Stati membri e si sono dimostrati affidabili e redditizi. Vari altri Stati membri hanno annunciato la loro intenzione di installare questi sistemi nella loro rete stradale principale entro il 2011. La direttiva 2004/52/CE

⁵ Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti per l'uso di talune infrastrutture, COM(1996) 331 definitivo.

garantisce già agli utilizzatori la piena interoperabilità tecnica e contrattuale. Questi sistemi presentano altri vantaggi; non creano le file di attesa e i fastidi constatati ai caselli dove spesso i veicoli pesanti sono costretti a fermarsi.

Per istituire una tariffazione stradale più efficace e favorevole all'ambiente, la Commissione prevede un approccio graduale. Il passo proposto oggi consiste nel consentire agli Stati membri di calcolare i pedaggi in base ai costi dell'inquinamento locale e, nelle arterie congestionate nelle ore di punta, ai costi della congestione. Si prevedono anche degli incentivi per differenziare le aliquote dei pedaggi e installare dei sistemi di riscossione dei pedaggi senza caselli.

Il quadro proposto consente agli Stati membri di decidere se prelevare pedaggi sulla base dei costi esterni. Rimangono dei dubbi sui costi e i benefici dei sistemi di pedaggio sulle reti meno frequentate di alcuni Stati membri. In queste circostanze un'introduzione graduale che autorizzi dei dispositivi pilota e incentivi un'installazione progressiva e la condivisione delle esperienze è preferibile ad un approccio vincolante fondato su diritti di utenza obbligatori. La Commissione riesaminerà comunque questa strategia nel 2013 per stabilire se si possa contemplare un metodo più vincolante di internalizzazione dei costi esterni, alla luce delle probabili ulteriori riduzioni del costo delle tecniche di riscossione dei pedaggi. In funzione dei progressi realizzati nella definizione di elemento di tassazione comune sui carburanti legato ai cambiamenti climatici nell'ambito della direttiva sulla tassazione dell'energia, il riesame mirerà anche a determinare se il costo delle emissioni di CO₂ potrà essere integrato nell'importo dei pedaggi.

Per garantire un'applicazione uniforme sul mercato interno dei pedaggi basati sui costi esterni, la proposta allegata stabilisce alcune regole analoghe a quella della direttiva vigente riguardanti il recupero dei costi di infrastruttura. Queste regole impediscono le discriminazioni tra trasportatori nazionali e stranieri. Garantiscono inoltre che i pedaggi non ostacolino indebitamente la libertà di circolazione né comportino controlli o verifiche alle frontiere interne. In particolare stabiliscono principi e meccanismi comuni di imposizione che consentono di evitare un'eccessiva imposizione da parte dei monopoli che gestiscono le infrastrutture. Impongono l'applicazione di un metodo comune e trasparente di calcolo dei costi imputabili. Inoltre incentivano l'applicazione di sistemi di telepedaggio che non ostacolano la fluidità del traffico. Ed infine garantiscono l'emissione di un documento che riporta l'importo del pedaggio in modo che il trasportatore possa agevolmente fatturarlo allo spedizioniere.

Un sistema di trasporto sostenibile presuppone l'applicazione di strumenti di determinazione dei prezzi più efficaci, ma anche investimenti cospicui a favore della ricerca e sviluppo e delle infrastrutture. I finanziamenti sono indispensabili per ridurre l'inquinamento stradale alla fonte, migliorare le prestazioni dei veicoli in materia di emissioni di CO₂ e di consumo e offrire un'ampia gamma di soluzioni alternative realistiche agli utenti. L'imposizione di pedaggi sarà più efficace se queste esigenze sono adeguatamente soddisfatte. La direttiva vigente raccomanda di utilizzare gli introiti provenienti dagli oneri per le infrastrutture a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. Per quanto riguarda la maggiorazione dei pedaggi nelle zone di montagna, il legislatore ha precisato che questa maggiorazione dei pedaggi pagati dagli utilizzatori provenienti dall'intero territorio dell'UE poteva essere imposta unicamente se le entrate sono

chiaramente destinate a progetti specifici della rete transeuropea, ossia a progetti di trasporto di interesse comunitario generale. Alla luce dello stesso principio, la Commissione propone che tutte gli introiti supplementari generati da un pedaggio legato all'inquinamento e alla congestione siano utilizzati per finanziare progetti destinati a migliorare la sostenibilità dei trasporti, dunque progetti che rivestono un interesse comunitario e producono effetti benefici a lungo termine per tutti gli utilizzatori dei trasporti.

Infine, si rammenta che l'istituzione di una tariffazione stradale più efficace e favorevole all'ambiente è indispensabile ai fini della mobilità sostenibile e del mercato interno. Visto l'impatto ambientale sempre più marcato dei trasporti, il tempo incalza e una tariffazione efficiente è un modo adeguato per ridurre l'impatto negativo dei trasporti a costi economici minimi. Gli enti pubblici locali delle aree particolarmente esposte all'inquinamento e alla congestione dovuti ai trasporti internazionali, potrebbero essere costretti, senza concertarsi, ad adottare altri tipi di misure, come le misure di divieto di circolazione in alcuni settori. Ciò potrebbe causare un'interruzione delle catene di approvvigionamento e ostacoli sproporzionati alla libertà di circolazione.

1.5. Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione

La direttiva proposta rientra nel programma di lavoro della Commissione (TREN/2008/073) e nel pacchetto "Trasporti ecocompatibili". Da un punto di vista generale, contribuisce all'attuazione dell'agenda di Lisbona e alla strategia di sviluppo sostenibile dell'UE, poiché autorizza misure destinate a gestire meglio la congestione, ridurre le emissioni atmosferiche dovute ai trasporti e incentivare la messa a punto di tecniche di trasporto meno inquinanti.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

La consultazione pubblica e la valutazione di impatto concernevano sia la strategia generale per i tutti i modi di trasporto sia la proposta allegata.

Tra il 29 ottobre e il 31 dicembre 2007 si è svolta una consultazione su internet seguita da un'audizione con le parti interessate avvenuta il 31 gennaio 2008.

Le persone interrogate si sono dichiarate favorevoli al principio dell'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti, in quanto ritengono che l'inquinamento atmosferico e la congestione siano i due problemi più gravi causati dal trasporto stradale e che lo strumento economico più appropriato per contenere questi costi siano diritti di utenza differenziati. Per quanto concerne i cambiamenti climatici, la tassazione dell'energia o l'integrazione dei trasporti nel sistema di scambio delle quote di emissione, sono considerate soluzioni più adeguate. È opinione diffusa che le entrate provenienti dall'internalizzazione dovrebbero essere investite in infrastrutture di trasporto

alternative e tecnologie meno inquinanti o utilizzate più generalmente per ridurre le esternalità negative dei trasporti⁶.

La valutazione di impatto dà una visione di insieme delle competenze esterne che sono state utilizzate come base metodologica o di modellazione per l'elaborazione della proposta. In particolare la Commissione ha realizzato uno studio per esaminare lo stato dell'arte delle teorie e delle pratiche in materia di stima e internalizzazione dei costi esterni⁷.

La valutazione conferma che lo scenario "statu quo", qualora non si prendesse nessuna iniziativa per incentivare una tariffazione efficace, non consentirebbe di pervenire ad una mobilità sostenibile. È stato dimostrato che una differenziazione dei diritti d'utenza sarebbe più efficace della tassazione abituale dei trasporti per far fronte all'inquinamento atmosferico, ai costi legati al rumore e alla congestione del trasporto stradale.

Sono stati confrontati i vantaggi e gli svantaggi di un sistema obbligatorio e di un sistema facoltativo di tassazione dei trasporti stradali di merci. Si è appurato che gli Stati membri in cui il traffico è intenso possono trarne un profitto immediato, mentre la sostenibilità finanziaria di sistemi di tariffazione nei paesi a traffico ridotto richiede analisi più approfondite.

È stata considerata anche l'imposizione di un onere o di una tassa specifica sulla CO₂, che andrebbe ad aggiungersi agli oneri legati all'inquinamento atmosferico e al rumore. Si è giunti alla conclusione che, anche se un onere o una tassa di questo tipo potrebbe apportare benefici supplementari, sarebbe opportuno istituirli nell'ambito di un approccio maggiormente coordinato a livello dell'UE destinato a ridurre le emissioni di gas serra, sulla base del sistema di scambio di quote di emissioni o di un elemento di tassa comune sul carburante prelevato nell'ambito della direttiva sulla tassazione dell'energia.

È stato valutato anche l'impatto dell'imposizione di un onere legato alla congestione sui tratti più trafficati. Questa opzione ridurrebbe la congestione, ma anche, e in misura considerevole, le emissioni inquinanti e di CO₂, soprattutto se degli oneri analoghi fossero applicati anche alle automobili.

È stato rilevato inoltre che l'estensione ad altre strade interurbane dei sistemi di tariffazione applicati alla rete transeuropea potrebbe evitare il potenziale problema della deviazione del traffico dalle autostrade verso le strade interurbane in cui non si applicano pedaggi.

I vantaggi e gli svantaggi dell'assegnazione delle entrate provenienti dall'imposizione di oneri per i costi esterni sono stati valutati anche da un punto di vista economico e delle modalità per agevolare la comprensione e il sostegno degli utenti dei trasporti.

⁶ La sintesi dei contributi ricevuti e una relazione sull'incontro con le parti interessate sono disponibili nel sito web seguente: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

⁷ "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector": http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Se tutti gli Stati membri optano per una tariffazione stradale, come previsto dalla proposta, si ritiene che si registreranno riduzioni considerevoli delle emissioni di inquinanti locali e di anidride carbonica prodotti dal trasporto stradale di merci, nonché riduzioni della congestione e dei morti sulle strade. La differenziazione degli oneri in funzione delle norme di emissione EURO dei veicoli accelererà il rinnovo del parco veicoli, con il conseguente miglioramento delle prestazioni ambientali. Gli effetti positivi sulla congestione determinerà altresì una riduzione dell'8% del consumo di diesel dei camion e dunque delle emissioni di CO₂. Ciò contribuirebbe in modo decisivo alla riduzione dell'inquinamento e alla lotta contro i cambiamenti climatici, senza alcun effetto sul livello generale della mobilità (vedi SEC(2008) per maggiori informazioni).

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

La direttiva proposta consente agli Stati membri di integrare, nei pedaggi riscossi dagli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, un importo che corrisponde al costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico. Autorizza inoltre a calcolare i prezzi dei pedaggi, nelle ore di punta, in base ai costi della congestione imposta agli altri veicoli. Gli importi varieranno in funzione delle distanze percorse, del luogo e del momento di utilizzo delle strade in modo da rispecchiare più adeguatamente questi costi esterni. Gli Stati membri dovranno utilizzare queste entrate a favore di progetti destinati a rafforzare la sostenibilità dei trasporti, ad esempio progetti di ricerca e sviluppo riguardanti veicoli più puliti e a ridotto consumo energetico, progetti miranti ad attenuare gli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale o progetti di costruzione di nuove capacità di infrastruttura per gli utenti.

Gli Stati membri che optano per questa soluzione devono rispettare dei principi comuni di tariffazione, nonché dei meccanismi di notifica e rendicontazione alla Commissione in materia di sistemi di pedaggio. Gli Stati membri devono designare delle autorità indipendenti incaricate di stabilire i costi imputabili avvalendosi di una metodologia comune che possa essere agevolmente controllata ed adeguata al progresso scientifico. Ciò consentirà di disporre di sistemi di tariffazione trasparenti e proporzionati all'obiettivo perseguito che non comportano discriminazioni in materia di nazionalità dei trasportatori.

I diritti devono essere riscossi mediante sistemi elettronici che non ostacolino la fluidità del traffico e non creino problemi ai caselli e che possano essere estesi ad altre parti della rete in una fase successiva senza richiedere investimenti supplementari significativi. Si prevede un periodo di transizione per i sistemi attuali provvisti di barriere. Per evitare di tassare indebitamente gli utilizzatori, devono essere soddisfatte altre condizioni quando un onere fondato sui costi della congestione e dell'inquinamento è associato ad un onere destinato a recuperare costi di infrastruttura.

La proposta estende il campo di applicazione della direttiva vigente al di là della rete transeuropea per evitare l'applicazione di sistemi di tariffazione diversi tra i principali corridoi e le altre strade interurbane. Agevola inoltre l'applicazione delle disposizioni

della direttiva vigente che prevedono la maggiorazione dei pedaggi imposti nelle zone di montagna per cofinanziare dei progetti comunitari prioritari.

Non impedisce agli Stati membri di applicare sulle strade urbane diritti regolatori destinati appositamente a diminuire la congestione stradale o a lottare contro gli impatti ambientali nelle zone urbane.

3.2. Base giuridica e principi di sussidiarietà e proporzionalità

La proposta si basa sull'articolo 71 del trattato, in quanto il miglioramento dell'efficienza e delle prestazioni ambientali del trasporto merci su strada è uno degli obiettivi fondamentali della politica di trasporto.

La proposta rispetta i principi di sussidiarietà e di proporzionalità. Vista l'importanza dell'attività di trasporto per il funzionamento del mercato interno, la sua dimensione internazionale crescente e l'aumento dei costi esterni che genera, occorre definire dei principi di tariffazione comuni per tutte le strade interurbane, ivi compresa la rete transeuropea, al fine di consentire agli Stati membri di recuperare i costi esterni mediante i pedaggi.

Ciò può essere conseguito solo modificando una direttiva esistente e pertanto gli Stati membri non possono da soli conseguire questo obiettivo. La proposta lascia gli Stati membri liberi di decidere se imporre, e su quali strade, dei pedaggi e se integrare nell'importo dei pedaggi i costi della congestione e dell'impatto ambientale a livello locale. La scelta dei progetti cui destinare queste entrate spetta agli Stati membri, a condizione che questi progetti contribuiscano alla mobilità sostenibile. La proposta pertanto non va oltre quanto necessario per raggiungere i suoi obiettivi.

Lo strumento proposto è una direttiva in quanto un regolamento potrebbe limitare in modo eccessivo il margine di discrezionalità degli Stati membri.

La proposta riguarda una questione rilevante per lo Spazio economico europeo e dovrebbe pertanto essere estesa a quest'ultimo.

La proposta non incide sul bilancio comunitario.

4. SPIEGAZIONE DETTAGLIATA DELLA PROPOSTA

L'articolo 2 aggiunge delle nuove definizioni concernenti i pedaggi, gli oneri per i costi di infrastruttura, gli oneri per i costi esterni, i costi del traffico legati all'inquinamento atmosferico ed acustico e i costi della congestione. Il vecchio concetto di pedaggio medio ponderato è sostituito dal concetto di onere per l'infrastruttura medio ponderato.

L'articolo 7 specifica che uno Stato membro non può imporre nello stesso tempo un sistema di pedaggi nell'insieme del proprio territorio e un sistema di diritti di utenza, e deve pertanto scegliere uno dei due sistemi.

L'articolo 7 *bis* precisa quali sono le proporzioni da applicare tra i tassi giornalieri, settimanali, mensili e annuali degli oneri basati sulla durata (vignette) per garantire che gli oneri versati non penalizzino gli utilizzatori occasionali, che si solito sono trasportatori stranieri.

L'articolo 7 *ter* consente agli Stati membri di imporre, mediante i pedaggi, un onere basato sul costo dell'inquinamento atmosferico e acustico o un onere per recuperare i costi di costruzione, manutenzione ed esercizio dell'infrastruttura, o entrambi.

L'articolo 7 *quater* impone di differenziare l'onere per i costi esterni in funzione del tipo di veicolo, dell'asse stradale e del periodo. L'importo dell'onere sarà stabilito da un'autorità indipendente conformemente al metodo illustrato nell'allegato III *bis*.

L'articolo 7 *quinqüies* autorizza una maggiorazione dei pedaggi sui percorsi alternativi rispetto all'asse principale lungo il quale vige una maggiorazione dei pedaggi nelle zone di montagna e introduce una regola per evitare la doppia imposizione, quando un onere per i costi esterni è accompagnato da una maggiorazione dei pedaggi.

L'articolo 7 *sexies*, paragrafo 5, impedisce la doppia imposizione che risulterebbe dalla differenziazione sia degli oneri relativi ai costi di infrastruttura che degli oneri per i costi esterni.

L'articolo 7 *septies* aggiorna le prescrizioni in materia di rendicontazione.

L'articolo 7 *octies* vieta gli sconti o le riduzioni degli oneri per i costi esterni.

L'articolo 7 *nonies* stabilisce l'imposizione di un onere per i costi esterni mediante un sistema elettronico di riscossione dei pedaggi che non ostacoli la fluidità del traffico e possa essere successivamente esteso, senza l'utilizzo di barriere che richiederebbero investimenti supplementari per l'installazione di apparecchiature lungo gli assi stradali. Per i sistemi di riscossione dei pedaggi esistenti è previsto un periodo di transizione. Occorrerà inoltre consegnare all'autotrasportatore una ricevuta recante l'importo del pedaggio.

L'articolo 8 *quater* garantisce che la Commissione partecipa al progetto quando più Stati membri collaborano per introdurre un sistema di riscossione dei pedaggi.

L'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), precisa che i diritti regolatori sono autorizzati lungo le strade urbane nelle agglomerazioni.

L'articolo 9 dispone l'assegnazione della parte del pedaggio basata sui costi esterni a varie misure che contribuiscono alla sostenibilità dei trasporti.

L'articolo 9 *ter* e 9 *quater* autorizza la Commissione ad adeguare il metodo di calcolo degli oneri al progresso scientifico.

L'articolo 11 fissa delle prescrizioni in materia di rendicontazione per gli Stati membri e la Commissione. Entro il 31 dicembre 2013 occorrerà consegnare una relazione su un'ulteriore estensione della direttiva.

Altri articoli riprendono le disposizioni esistenti e sono aggiunti per motivi di chiarezza giuridica.

(Gli articoli si riferiscono alla direttiva modificata e non alla direttiva recante le modifiche).

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione⁸,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

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

considerando quanto segue:

- (1) La promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti. A tal fine gli impatti negativi dei trasporti, in particolare la congestione, che ostacola la mobilità, e l'inquinamento, che provoca problemi di salute e ambientale, e il loro contributo ai cambiamenti climatici devono essere ridotti. Inoltre le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere integrate nella definizione e l'attuazione di altre politiche comunitarie, in particolare la politica dei trasporti.
- (2) L'obiettivo di riduzione degli impatti negativi dei trasporti deve essere conseguito in modo tale da evitare ostacoli sproporzionati alla libertà di circolazione, nell'interesse di una crescita economica sana e dell'adeguato funzionamento del mercato interno.
- (3) Per ottimizzare il sistema dei trasporti, la politica comune dei trasporti deve fare ricorso ad una combinazione di strumenti destinati a migliorare le infrastrutture e le tecnologie dei trasporti, nonché una gestione più efficiente della domanda di trasporto. Ciò presuppone l'applicazione più sistematica del principio "chi usa paga" e lo sviluppo del principio "chi inquina paga" nel settore dei trasporti.

8 ...
9 ...
10 ...

- (4) L'articolo 11 della direttiva 1999/62/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ invitava la Commissione a presentare un modello per la valutazione di tutti i costi esterni derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture di trasporto che serva da base per i calcoli futuri oneri per le infrastrutture. Il modello doveva essere accompagnato da una valutazione dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale del modello e, se del caso, da proposte per un'ulteriore revisione della direttiva in questione.
- (5) Per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi dell'inquinamento atmosferico ed acustico legati al traffico, dei cambiamenti climatici e della congestione generata dall'uso di autoveicoli, treni, aerei o navi, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e lottare contro i cambiamenti climatici, a costi minimi. A tal fine è necessario adottare, per tutti i modi di trasporto, un approccio graduale tenendo conto delle loro caratteristiche particolari.
- (6) Nel settore dei trasporti stradali, i pedaggi sono dei diritti di utenza delle infrastrutture basati sulla distanza; costituiscono uno strumento economico equo ed efficace per conseguire l'obiettivo summenzionato in quanto sono legati direttamente all'utilizzo dell'infrastruttura e possono essere differenziati in funzione della distanza percorsa, delle prestazioni ambientali dei veicoli e del luogo e del momento in cui questi veicoli sono utilizzati. Possono pertanto essere fissati ad un livello che rispecchia il costo dell'inquinamento e della congestione causato dall'uso effettivo di veicoli. Inoltre i pedaggi non creano alcuna distorsione della concorrenza nel mercato interno in quanto sono dovuti da tutti gli operatori, indipendentemente dal loro Stato membro di origine o di stabilimento, in proporzione all'utilizzo della rete stradale.
- (7) L'analisi di impatto indica che l'applicazione di pedaggi calcolati in funzione del costo dell'inquinamento e, sulle strade congestionate, sulla base del costo della congestione avrebbe un effetto positivo sul sistema dei trasporti e contribuirebbe alla strategia comunitaria di lotta contro i cambiamenti climatici. I pedaggi ridurrebbero la congestione e l'inquinamento locale incentivando l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, ottimizzando il "comportamento logistico" e riducendo le corse a vuoto dei veicoli. Questa strategia svolgerebbe un ruolo importante se pur indiretto, nella riduzione del consumo di carburante e nella lotta contro i cambiamenti climatici. I pedaggi, il cui prezzo integra un elemento di costo legato alla congestione per l'utilizzo degli assi trafficati, contribuirebbero in modo più efficace a ridurre la congestione se gli Stati membri applicassero un dispositivo analogo agli altri utilizzatori delle rete stradale che non rientrano nella presente direttiva.
- (8) I costi dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e della congestione, tra cui i costi sanitari, ivi compresi i costi delle cure mediche, le perdite di raccolto e altre perdite di produzione sono sostenuti nel territorio dello Stato membro in cui si utilizzano i trasporti.

¹¹ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42. Direttiva da ultimo modificata dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

- (9) Il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo di questi costi esterni fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo dei diritti di utenza stradale.
- (10) Sussistono dei dubbi sui costi e i benefici dei sistemi necessari per applicare diritti di utenza differenziati sulle strade meno trafficate. Fino a quando non saranno chiariti questi dubbi, la soluzione ideale sembra essere un approccio flessibile a livello comunitario. Questo approccio dovrebbe lasciare agli Stati membri la libertà di decidere se e su quali strade imporre oneri che tengano conto dei costi esterni, in funzione delle caratteristiche locali e nazionali della rete.
- (11) I diritti di utenza basati sulla durata e i pedaggi non dovrebbero essere applicati contemporaneamente nel territorio di uno Stato membro al fine di evitare la frammentazione dei sistemi di tariffazione che determinerebbe effetti negativi per l'industria dei trasporti, ad eccezione di alcuni casi specifici in cui ciò sia necessario per finanziare la costruzione di gallerie, ponti o valichi montani.
- (12) I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utilizzatori occasionali, in quanto buona parte di questi sono probabilmente trasportatori stranieri. Occorre pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali.
- (13) Occorre evitare l'applicazione di sistemi di tariffazione non coerenti tra le rete transeuropea e altri tratti della rete stradale che possono essere utilizzati dal traffico internazionale. Gli stessi principi di tariffazione dovrebbero pertanto essere applicati all'intera rete interurbana.
- (14) Nel calcolo dei pedaggi basati sulle distanze percorse occorre poter includere un elemento di costo esterno basato sul costo dell'inquinamento atmosferico ed acustico dovuto al traffico e, sugli assi abitualmente congestionati e nelle ore di punta, i costi della congestione che perlopiù sono sostenuti a livello locale. Occorre consentire di aggiungere l'elemento di costo esterno integrato nel prezzo dei pedaggi al costo dell'infrastruttura, a patto che siano rispettate alcune condizioni nel calcolo dei costi al fine di evitare un'imposizione eccessiva.
- (15) Per rispecchiare in modo più adeguato il costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e il costo della congestione, gli oneri per i costi esterni dovrebbero variare in funzione del tipo di strada, del tipo di veicoli e del momento, ad esempio i picchi giornalieri, settimanali o stagionali, i periodi non di punta e le ore notturne.
- (16) Per l'adeguato funzionamento del mercato interno è necessario un quadro comunitario che garantisca che gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e della congestione, siano trasparenti, proporzionati e non discriminatori. Ciò presuppone l'applicazione di principi comuni di tariffazione, metodi di calcolo e valori unitari dei costi esterni che si fondino su metodi scientifici conosciuti, nonché meccanismi di notifica e rendicontazione alla Commissione in materia di sistemi di pedaggio.

- (17) L'autorità che stabilisce l'onere per i costi esterni non deve avere interessi diretti a stabilire tale importo a livelli eccessivamente elevati e dovrebbe pertanto essere indipendente dall'ente che percepisce e gestisce i proventi dei pedaggi. L'esperienza mostra che il fatto di aumentare i prezzi dei pedaggi nelle zone di montagna per finanziare dei progetti prioritari della rete transeuropea non è una soluzione praticabile per gli esercenti delle infrastrutture se, a causa dell'aumento del pedaggio, il traffico viene dirottato in misura tale da determinare una riduzione degli introiti. Per porre rimedio a tale situazione, occorre autorizzare le maggiorazioni sui percorsi alternativi sui quali il traffico potrebbe essere deviato.
- (18) Per garantire la priorità alla costruzione di progetti prioritari di interesse europeo, è opportuno che gli Stati membri che hanno la possibilità di applicare una maggiorazione optino per questa soluzione prima di imporre degli oneri per i costi esterni. Per evitare l'imposizione eccessiva degli utilizzatori, sarebbe opportuno non associare un onere per i costi esterni ad una maggiorazione, a meno che i costi esterni non superino l'importo della maggiorazione già imposta. In tal caso, è opportuno che l'importo della maggiorazione venga dedotto dall'onere per i costi esterni.
- (19) Quando si impongono oneri per i costi esterni differenziati, una variazione dell'onere per l'infrastruttura al fine di ridurre la congestione, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura, minimizzare il loro degrado e migliorare la sicurezza stradale costituirebbe un carico eccessivo su alcune categorie di utilizzatori e dovrebbe pertanto essere vietato.
- (20) Sarebbe opportuno non permettere sconti o riduzioni dell'onere per i costi esterni in quanto si correrebbe il rischio di penalizzare eccessivamente alcune categorie di utilizzatori.
- (21) L'imposizione dei costi esterni mediante pedaggi avrà un impatto maggiore sulle decisioni in materia di trasporto se gli utilizzatori sono consapevoli di questi costi. Dovrebbero pertanto essere indicati separatamente su una ricevuta, una fattura o un documento equivalente emesso dal gestore dei sistemi di pedaggio. Inoltre questo documento potrebbe consentire agli autotrasportatori di fatturare più agevolmente l'onere per i costi esterni allo spedizioniere o a qualsiasi altro cliente.
- (22) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è indispensabile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. Occorre pertanto fare in modo che l'onere per i costi esterni sia riscosso mediante un sistema di questo tipo, che soddisfi le prescrizioni di cui alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità. Tale direttiva prevede misure adeguate e proporzionate per garantire che, nella realizzazione del telepedaggio, siano adeguatamente trattate le questioni tecniche, giuridiche, commerciali e di trattamento dei dati personali e tutela della privacy¹². Questi sistemi dovrebbero essere concepiti senza barriere stradali e in un modo che consenta l'estensione successiva a qualsiasi strada parallela a costi ridotti. Occorre tuttavia prevedere un periodo di transizione in cui si realizzeranno gli adeguamenti necessari.

¹² GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

- (23) Per ragioni di chiarezza giuridica, occorre precisare in quali aree è possibile imporre diritti regolatori destinati specificatamente a ridurre la congestione o a contrastare gli impatti ambientali, tra cui il degrado della qualità dell'aria.
- (24) Conformemente agli obiettivi della politica europea dei trasporti perseguiti dalla presente direttiva, i proventi supplementari derivanti da un onere per i costi esterni dovrebbero essere utilizzati in progetti di interesse comunitario generale e mirare a promuovere la mobilità sostenibile in senso lato. Questi progetti dovrebbero pertanto riguardare una tariffazione efficace, la riduzione alla fonte dell'inquinamento causato dai trasporti, l'attenuazione dei suoi effetti, il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e del consumo di carburante e la costruzione di nuove infrastrutture per gli utilizzatori dei trasporti. Si tratterà in particolare di azioni di ricerca e sviluppo a favore di veicoli meno inquinanti e dell'attuazione della parte "trasporti" dei piani d'azioni previsti dalla direttiva 96/62/CE del Consiglio in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente¹³ e dalla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale¹⁴, che possono prevedere misure destinate ad attenuare l'inquinamento atmosferico e acustico causato dal traffico nei pressi delle grandi infrastrutture e nelle agglomerazioni. L'assegnazione di queste entrate non esonera gli Stati membri dall'obbligo di comunicazione alla Commissione di determinate misure nazionali di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato né pregiudica l'esito di qualsiasi altra procedura avviata a norma degli articoli 87 e 88 del trattato.
- (25) Per promuovere l'interoperabilità dei dispositivi per il pedaggio, è opportuno che due o più Stati membri possano a collaborare per l'istituzione di un sistema di pedaggio comune, a condizione di rispettare alcune condizioni.
- (26) A tempo debito sarà opportuno che la Commissione trasmetta al Consiglio e al Parlamento, a norma della presente direttiva, un'analisi approfondita dell'esperienza maturata negli Stati membri che applicano un onere per i costi esterni. Questa valutazione dovrebbe includere un'analisi dei progressi realizzati nella strategia di lotta contro i cambiamenti climatici, in particolare nel processo di definizione di un elemento comune di tassa sui carburanti legato ai cambiamenti climatici nell'ambito della direttiva 2003/96/CE, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹⁵, ivi compreso il carburante utilizzato dai veicoli pesanti. Alla luce di questi progressi, occorre tenere conto della questione delle emissioni di anidride carbonica ed analizzare qualsiasi ulteriore misura adeguata da adottare.
- (27) L'articolo 55, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell' 11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione¹⁶ stabilisce che le entrate generate da oneri direttamente a carico degli utilizzatori devono essere considerate nella determinazione del deficit di finanziamento nel caso di progetti generatori di entrate.

¹³ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

¹⁴ GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

¹⁵ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. Direttiva da ultimo modificata dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

¹⁶ GU L 210 del 31.7.2006, pagg. 25-78.

Tuttavia, dal momento che le entrate generate da un onere per i costi esterni sono assegnate a progetti destinati a ridurre alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale, attenuarne gli effetti, ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare le prestazioni energetiche dei veicoli, nonché a creare nuove infrastrutture per gli utilizzatori dei trasporti, queste non devono essere comprese nel calcolo del deficit di finanziamento. È opportuno adottare le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁷.

- (28) In particolare la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad adeguare gli allegati 0, III, III *bis* e IV al progresso tecnico e scientifico e gli allegati I e II in funzione dell'inflazione. Poiché tali misure hanno portata generale e sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (29) Gli obiettivi dell'azione prevista, ossia incoraggiare una tariffazione differenziata sulla base dei costi esterni per promuovere i trasporti sostenibili, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della considerevole dimensione internazionale dei trasporti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può pertanto adottare misure in conformità con il principio di sussidiarietà, ai sensi dell'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1. All'articolo 2, le lettere b) e b *bis*) sono sostituite dalle seguenti lettere:

- "b) "pedaggio", il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;
- b *bis*) "onere per l'infrastruttura", un onere riscosso mediante un pedaggio per recuperare i costi di infrastruttura sostenuti da uno Stato membro;
- b *ter*) "onere per i costi esterni", un onere riscosso mediante un pedaggio per recuperare i costi sostenuti da uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico causato dal traffico, all'inquinamento acustico causato dal traffico e alla congestione;

¹⁷ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- b *quater*) "costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rilascio di determinate emissioni atmosferiche nocive nel corso dell'utilizzo di un veicolo;
- b *quinquies*) "costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rumore emesso da un veicolo o creati dall'interazione del veicolo con il manto stradale;
- b *sexies*) "costi della congestione", il costo addizionale in termini di perdita di tempo, impossibilità di prevedere i tempi di percorrenza, maggiore consumo di carburante e costi di manutenzione dei veicoli imposti su altri veicoli quando si raggiungono i limiti della capacità di utilizzazione dell'infrastruttura;
- (b *septies*) "onere per l'infrastruttura medio ponderato", le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;
- (b *octies*) "onere per i costi esterni medio ponderato", le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;""

2. Il testo degli articoli 7, 7 *bis* e 7 *ter* è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla loro rete stradale o su alcuni tratti di essa, alle condizioni di cui ai paragrafi da 2, 3 e 4 del presente articolo e agli articoli da 7 *bis* a 7 *undecies*.
2. Gli Stati membri non impongono nel loro territorio contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza a nessuna classe di veicoli. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può nello stesso tempo imporre dei pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.
3. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione diretta o indiretta, fondata sulla nazionalità del trasportatore, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.
4. Gli Stati membri possono prevedere aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per gli autoveicoli esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel

settore dei trasporti su strada¹⁸, nei casi e alle condizioni contemplati all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

5. Per un periodo transitorio che termina il 31 dicembre 2011, uno Stato membro può scegliere di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza applicabili solo agli autoveicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di 12 tonnellate. A decorrere dal 1° gennaio 2012, i pedaggi e/o i diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli ai sensi dell'articolo 2, lettera d), a meno che uno Stato membro ritenga che un'estensione agli autoveicoli con peso complessivo inferiore a 12 tonnellate:

- a) determinerebbe conseguenze negative considerevoli sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione o la salute; o
- b) comporterebbe costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura e possono essere versati per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota annuale non può essere inferiore a 80 volte l'aliquota giornaliera, l'aliquota mensile non può essere inferiore a 13 volte l'aliquota giornaliera e l'aliquota settimanale non può essere inferiore a cinque volte l'aliquota giornaliera.

Uno Stato membro ha facoltà di applicare agli autoveicoli immatricolati nel suo territorio unicamente aliquote annuali.

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

Articolo 7 ter

1. Gli oneri per le infrastrutture si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri per le infrastrutture medi ponderati 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 per le infrastrutture medi ponderati possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

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

¹⁸ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 432/2004 della Commissione (GU L 71 del 10.3.2004, pag. 3).

3. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio.

Articolo 7 quater

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

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

3. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito da un'autorità designata dallo Stato membro a tal fine. Questa autorità è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere. Tuttavia, se questa organizzazione è controllata dallo Stato membro, l'autorità può essere un servizio amministrativo di tale Stato.

Articolo 7 quinquies

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

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

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

Articolo 7 sexies

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

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale in cui è applicata la maggiorazione;

- b) la maggiorazione non superi il 15% degli oneri per l'infrastruttura medi ponderati, calcolati in conformità dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *quinquies*, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25%;
- c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto a quello riservato ad altri utenti della strada;
- d) una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento dei lavori di realizzazione di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione prima dell'applicazione della maggiorazione; nonché
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari ed all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

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

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

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

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

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

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

6. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 *quater*.

Articolo 7 septies

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

2. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

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

- a) la differenziazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utilizzatori alle stesse condizioni; e
- b) la differenziazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;
- c) nessun pedaggio sia superiore del 100% rispetto al pedaggio imposto nell'ora, il giorno o la stagione meno costosi.

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

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

Articolo 7 octies

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

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

- i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo delle infrastrutture, e
- informazioni precise sugli autoveicoli soggetti al sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

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

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

- lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE; tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti all'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, previsti nell'ambito della concessione, il traffico previsto, diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

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

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

- informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e specifichino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle differenziazioni;
- l'importo previsto dell'onere per i costi esterni medio ponderato e gli introiti complessivi previsti;
- il nome dell'autorità designata conformemente all'articolo 7 *quater*, paragrafo 3, affinché stabilisca l'importo dell'onere, e il nome dei suoi rappresentanti; e
- i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III *bis*.

4. Entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni conformemente al paragrafo 3, la Commissione può decidere di chiedere allo Stato membro interessato di adeguare l'onere per i costi esterni proposto, se ritiene che gli obblighi di cui agli articoli 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *decies* o all'articolo 9, paragrafo 2, non siano rispettati. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 *quater*.

Articolo 7 nonies

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

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

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

3. Subordinatamente alle condizioni di cui all'articolo 7 *septies*, paragrafo 4, e all'articolo 7 *septies*, paragrafo 3, in casi eccezionali riguardanti progetti specifici di notevole 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 utilizzatori in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utilizzatori sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto queste condizioni.

Articolo 7 decies

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

2. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e/o dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o diversa. In particolare, se riscuotono pedaggi e/o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri si accertano che tutti gli utilizzatori possono procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.

3. Se uno Stato membro applica un onere per i costi esterni ad un veicolo, l'importo di tale onere è riportato in un documento consegnato all'autotrasportatore.

4. Un onere per i costi esterni è imposto e riscosso mediante un sistema elettronico, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE, che possa successivamente essere esteso ad altri tratti stradali senza l'uso di barriere stradali che comporterebbero investimenti supplementari considerevoli.

5. Tuttavia, per un periodo transitorio che va fino al 31 dicembre 2013, un onere per i costi esterni può essere imposto e riscosso utilizzando i dispositivi per i pedaggi esistenti. In tal caso lo Stato membro interessato notifica alla Commissione, entro il 31 dicembre 2013, un piano per passare ad un sistema che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 4.

Articolo 7 undecies

La presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per le infrastrutture, la libertà di prevedere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, una compensazione adeguata per tali oneri.

3. È inserito il seguente articolo 8 *quater*:

"Articolo 8 quater

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

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

4. L'articolo 9, paragrafo 1 *bis*, è sostituito dal seguente:

"La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria diritti regolatori specificamente destinati a ridurre la congestione del traffico o a combattere gli impatti ambientali, inclusa la cattiva qualità dell'aria, in qualsiasi strada urbana situata in un'area edificata."

5. L'articolo 9, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"Uno Stato membro che percepisce un onere per i costi esterni garantisce che gli introiti generati dall'onere siano assegnati a misure destinate ad agevolare una tariffazione efficace, ridurre l'inquinamento dovuto al trasporto stradale alla fonte attenuandone gli effetti, migliorare le prestazioni dei veicoli in materia di emissioni di CO₂ e di consumo energetico e costruire infrastrutture alternative per gli utilizzatori dei trasporti.

Uno Stato membro che percepisce un onere per l'infrastruttura decide dell'utilizzo dei proventi generati da questo onere. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, le entrate derivanti dai proventi dovrebbero essere utilizzate a favore del settore dei trasporti e dell'ottimizzazione di tutto il sistema dei trasporti."

6. L'articolo 9 *ter* è sostituito dal seguente:

"Articolo 9 ter

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

7. L'articolo 9 *quater* è sostituito dal seguente:

"Articolo 9 quater

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

8. L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

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

- l'onere per i costi esterni medio ponderato e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni e informazioni sull'utilizzo di tali proventi;
- l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura.

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

- l'interesse di integrare nel calcolo dei pedaggi altri costi esterni, in particolare il costo delle emissioni di anidride carbonica qualora la creazione di una tassa comune sui carburanti non consentisse di ottenere risultati soddisfacenti, il costo degli incidenti e il costo della perdita di biodiversità;
- l'interesse di estendere il campo di applicazione della direttiva ad altre categorie di autoveicoli;
- la possibilità di adottare una revisione della classificazione dei veicoli al fine di differenziare i pedaggi tenendo conto del loro impatto medio sull'ambiente, la congestione e le infrastrutture, nonché delle loro prestazioni in materia di emissioni di CO₂ e di rendimento energetico, e della fattibilità pratica ed economica della riscossione e del controllo dell'applicazione dei sistemi di pedaggio; e

- la fattibilità economica e tecnica dell'introduzione, sui principali assi interurbani, di oneri basati sulla distanza. La relazione specifica il tipo di asse stradale su cui si potrebbe imporre un onere, i modi possibili di percepire e controllare la riscossione di tali oneri in modo efficace rispetto ai costi e un semplice metodo comune di fissare i tassi minimi.

9. All'allegato III, l'espressione "pedaggio medio ponderato" è sostituita da "onere per l'infrastruttura medio ponderato".

10. L'allegato alla presente direttiva è inserito dopo l'allegato III.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2010. Essi ne informano immediatamente la Commissione e trasmettono una tabella di corrispondenza tra queste disposizioni e la direttiva.

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

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

ALLEGATO III bis

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

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

1. PARTE DELLA RETE STRADALE

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

Quando uno Stato membro decide di imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete, il o i tratti sono scelti previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di autoveicoli sulle strade nelle quali viene imposto l'onere in questione provoca dei danni all'ambiente e una congestione più forte di quella generata mediamente su altri tratti delle rete infrastrutturale stradale 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 potrebbe avere impatti negativi sull'ambiente, la congestione o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti comporterebbero costi sproporzionati.

2. VEICOLI, STRADE E PERIODI INTERESSATI

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

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

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

3. IMPORTO DELL'ONERE

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

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

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

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

4. ELEMENTI DI COSTO ESTERNO

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

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

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

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

Si prendono in considerazione solo le emissioni di particelle e di precursori dell'ozono come l'ossido di azoto e i composti organici volatili. I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati dagli Stati membri per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva 2001/81/CE sui limiti nazionali di emissioni (per i quali occorre utilizzare la Guida EMEP/CORINAIR *Emission Inventory Guidebook*)¹⁹. Il costo monetario degli inquinanti deve essere ripreso nella tabella 13 del "*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*"²⁰.

Tabella 1: Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto agli autoveicoli

¹⁹ Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.
²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

| Centesimi di euro/veicolo.chilometro | Strade suburbane | Altre strade interurbane |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| EURO 0 | 16 | 13 |
| EURO I | 11 | 8 |
| EURO II | 9 | 8 |
| EURO III | 7 | 6 |
| EURO IV | 4 | 4 |
| EURO IV e meno inquinanti | 3 | 2 |

Valori in centesimi di euro, 2000

I valori della tabella 1 corrispondono alle medie aritmetiche dei valori indicati nella tabella 15 del "*Handbook on the estimation of external cost in the transport sector*"²¹ per i veicoli appartenenti a quattro categorie di peso diverse. Gli Stati membri possono applicare un coefficiente correttore ai valori della tabella 1 per tenere conto della composizione effettiva del parco in termini di dimensioni dei veicoli. I valori riportati nella tabella 1 possono essere moltiplicati per due al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustifichino.

L'autorità indipendente può adottare altri metodi 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 a quelli che si otterrebbero con la formula summenzionata o con i valori unitari di cui sopra per qualsiasi classe di veicolo.

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

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

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

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

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

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

²¹ Idem.

- n è il coefficiente correttore per il periodo notturno

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

Il costo per persona esposta al livello degli inquinanti deve essere ripreso nella tabella 20 del "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"²².

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

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

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

Valori in centesimi di euro, 2000

Fonte: "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector", tabella 22²³.

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

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

4.3 Costo della congestione

Sulle strade congestionate, uno Stato membro può decidere di includere una parte o la totalità del costo della congestione nell'onere per i costi esterni a condizione di poter dimostrare che il costo della congestione imposto da un veicolo ad altri utilizzatori supera il costo di costruzione delle infrastrutture già imposto al veicolo in questione. In tal caso, l'autorità indipendente calcola il costo della congestione imputabile per i vari periodi di tempo, applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 3 se questi ultimi sono inferiori:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{dove}$$

- CCV è il costo della congestione imputabile (euro/veicolo.chilometro)

²² Idem

²³ Idem.

- IDC è il costo di costruzione delle infrastrutture già imputato (euro/veicolo.chilometro)
- Q_0 è il traffico orario ottimale (veicolo/ora)
- $MEC(Q)$ è il costo esterno marginale della congestione (euro/veicolo/chilometro)
- VOT è il valore del tempo (euro/ora.veicolo)
- Q è il traffico orario medio (veicolo)
- ΔQ sono i cambiamenti minimi concernenti il traffico orario
- $V(Q)$ è la velocità media del traffico (chilometro/ora)

Al traffico giornaliero medio si applica un fattore di equivalenza uguale o inferiore a 3 tra autoveicoli pesanti e automobili.

Il traffico orario ottimale è calcolato aumentando il costo ripetutamente fino a conseguire l'equilibrio tra il traffico orario e il costo esterno marginale della congestione. Il rapporto tra il costo della congestione imputabile (CCV) e il costo esterno marginale della congestione (MEC) è invece pari a 0,5.

La funzione velocità-flusso si basa su normali curve ingegneristiche.

Il valore del tempo si basa sugli studi più recenti concernenti la disponibilità a pagare.

Tabella 3: Costo imputabile della congestione dovuta ai veicoli (CCV)

| Centesimi di euro/veicolo.chilometro | Periodo A | Periodo B | Periodo C |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Strade suburbane | 0 | 20 | 65 |
| Altre strade interurbane | 0 | 2 | 7 |

Valori in centesimi di euro, 2000

Fonte: "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector", tabella 7²⁴.

Il periodo A è un periodo non di punta con un flusso di traffico stabile.

Il periodo B è un periodo di punta o vicino a un periodo di punta con un flusso di traffico discontinuo.

Il periodo C è un periodo di fortissima punta con un flusso di traffico forzato o immobile.

Tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie per comprendere come viene calcolato il costo della congestione sono resi pubblici.

²⁴ Idem.