

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

- **B** **DIRETTIVA 1999/62/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 17 giugno 1999
relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per
l'uso di alcune infrastrutture
(GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Direttiva 2006/103/CE del Consiglio del 20 novembre 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 settembre 2011	L 269	1	14.10.2011
► <u>M4</u>	Direttiva 2013/22/UE del Consiglio del 13 maggio 2013	L 158	356	10.6.2013

Modificata da:

► <u>A1</u>	Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**DIRETTIVA 1999/62/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 17 giugno 1999

**relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al
trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture**

IL PARLAMENTO EUROPEO, IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli
articoli 71, paragrafo 1, e l'articolo 93,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) che l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri richiede nel contempo l'armonizzazione dei sistemi di prelievo e l'istituzione di equi meccanismi di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture;
- (2) che tali obiettivi possono essere conseguiti solo a tappe;
- (3) che un certo grado di armonizzazione dei sistemi fiscali è già stato realizzato con l'adozione della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali ⁽⁵⁾, e della direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali ⁽⁶⁾;
- (4) che la Corte di giustizia delle Comunità europee, con sentenza 5 luglio 1995, nella causa C-21/94, Parlamento/Consiglio ⁽⁷⁾, ha annullato la direttiva 93/89/CEE del Consiglio, del 25 ottobre 1993, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture ⁽⁸⁾ mantenendo in vigore gli effetti di detta direttiva sino a che il Consiglio non emani una nuova direttiva; che, pertanto, la direttiva 93/89/CEE deve essere sostituita dalla presente direttiva;

⁽¹⁾ GU C 59 del 26.2.1997, pag. 9.

⁽²⁾ GU C 206 del 7.7.1997, pag. 17.

⁽³⁾ Parere espresso il 3 giugno 1999 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 17 luglio 1997 (GU C 286 del 22.9.1997, pag. 217), posizione comune del Consiglio del 18 gennaio 1999 (GU C 58 dell'1.3.1999, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 7 maggio 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁵⁾ GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 46).

⁽⁶⁾ GU L 316 del 31.10.1992, pag. 19. Direttiva modificata dalla direttiva 94/74/CE.

⁽⁷⁾ Racc. 1995, pag. I-1827.

⁽⁸⁾ GU L 279 del 12.11.1993, pag. 32.

▼B

- (5) che nell'attuale situazione occorrerebbe limitare l'adeguamento dei sistemi nazionali di imposizione agli autoveicoli commerciali di tonnellaggio superiore a una determinata soglia;
- (6) che, a tale scopo, è opportuno fissare aliquote minime per le tasse sugli autoveicoli che sono attualmente applicate negli Stati membri o che potrebbero eventualmente sostituirle;
- (7) che sarebbe opportuno incoraggiare l'impiego di veicoli che rispettino di più l'ambiente e il sistema viario introducendo una maggiore differenziazione delle tasse o di altri oneri, purché essa non interferisca col funzionamento del mercato interno;
- (8) che è opportuno che a taluni Stati membri sia concesso un periodo di deroga agli importi minimi per agevolare l'adeguamento delle imposizioni richieste dalla presente direttiva;
- (9) che alcune operazioni di trasporto interno locale che non hanno grande incidenza sul mercato dei trasporti della Comunità sono attualmente assoggettate ad aliquote ridotte delle tasse sugli autoveicoli; che, per una transizione ordinata, si dovrebbero autorizzare gli Stati membri a concedere deroghe temporanee alle aliquote minime;
- (10) che occorrerebbe consentire agli Stati membri di applicare aliquote ridotte o esenzioni agli autoveicoli il cui impiego non sia tale da avere ripercussioni sul mercato dei trasporti della Comunità;
- (11) che, al fine di tener conto di determinate situazioni speciali, occorrerebbe prevedere una procedura secondo la quale gli Stati membri possono essere autorizzati a conservare ulteriori esenzioni o riduzioni;
- (12) che le attuali distorsioni di concorrenza non possono essere eliminate solo mediante l'armonizzazione delle tasse o delle accise sul carburante; che, tuttavia, in attesa di forme di prelievo tecnicamente ed economicamente più idonee, le distorsioni possono essere limitate prevedendo la possibilità di conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza per l'uso delle autostrade; che, inoltre, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a prelevare diritti per l'uso di ponti, gallerie e valichi di montagna;
- (13) che, date le specifiche condizioni di taluni itinerari alpini, può essere opportuno che uno Stato membro non applichi un sistema di diritti d'utenza in un settore ben definito della sua rete autostradale, onde consentire l'applicazione di un onere connesso con l'infrastruttura;
- (14) che è necessario che i pedaggi e i diritti d'utenza non siano discriminatori, non comportino eccessive formalità, non creino ostacoli alle frontiere interne; che è necessario, quindi, adottare misure adeguate per consentire il pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in qualsiasi momento e con diversi mezzi di pagamento;

▼B

- (15) che le aliquote dei diritti d'utenza dovrebbero essere fissate in funzione della durata dell'uso dell'infrastruttura in questione ed essere differenziate secondo i danni causati dai veicoli stradali;
- (16) che ai veicoli immatricolati in Grecia dovrebbero essere temporaneamente applicati diritti d'utenza ridotti per tener conto delle difficoltà legate alla sua posizione geopolitica;
- (17) che, per garantire un'applicazione uniforme dei diritti d'utenza e dei pedaggi, è opportuno stabilire talune modalità di applicazione, quali le caratteristiche delle infrastrutture alle quali si applicano, i livelli massimi di alcune aliquote ed altre condizioni generali da rispettare; che le aliquote medie ponderate dai pedaggi dovrebbero essere connesse con i costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi;
- (18) che gli Stati membri dovrebbero poter destinare alla tutela dell'ambiente e allo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto una percentuale dell'importo dei diritti d'utenza o dei pedaggi, a condizione che tale importo sia calcolato conformemente alle disposizioni della presente direttiva;
- (19) che gli importi previsti nella presente direttiva, espressi nelle unità monetarie nazionali degli Stati membri che adottano l'euro, sono stati fissati il 1° gennaio 1999 allorché il valore dell'euro è stato determinato ai sensi del regolamento (CE) n. 2866/98 del Consiglio, del 31 dicembre 1998, sui tassi di conversione tra l'euro e le monete degli Stati membri che adottano l'euro⁽¹⁾; che è opportuno che gli Stati membri che non adottano l'euro riesaminino annualmente gli importi previsti nella presente direttiva espressi nelle monete nazionali e adeguino, se necessario, tenendo conto delle modifiche nei tassi di cambio; che gli adeguamenti annuali nelle monete nazionali non possono essere obbligatori se la modifica derivante dall'applicazione del nuovo tasso di cambio è inferiore a una certa percentuale;
- (20) che dovrebbe essere applicato il principio di territorialità; che due o più Stati membri possono collaborare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di diritti d'utenza, salva l'osservanza di talune condizioni supplementari;
- (21) che, in base al principio di proporzionalità, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento dei suoi obiettivi, ai sensi dell'articolo 5, terzo comma del trattato;
- (22) che si dovrebbe prevedere un calendario rigoroso per il riesame delle disposizioni della presente direttiva e, se necessario, per il loro adattamento allo scopo di istituire un sistema di prelievi a carattere maggiormente territoriale,

⁽¹⁾ GU L 359 del 31.12.1998, pag. 1.

▼B

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I**Disposizioni generali***Articolo 1*

La presente direttiva riguarda le tasse sugli autoveicoli nonché i pedaggi e i diritti d'utenza gravanti sugli autoveicoli, quali definiti all'articolo 2.

La presente direttiva non si applica agli autoveicoli che effettuano trasporti esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

Inoltre, essa non si applica agli autoveicoli immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, e nelle Azzorre e a Madera e che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna o del Portogallo.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

▼M1

- a) «rete stradale transeuropea», la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ⁽¹⁾, e illustrata con le opportune cartine. Le cartine si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;
- a bis) «costi di costruzione», i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, di:
- infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o
 - infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture (comprese consistenti riparazioni strutturali) ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008; possono essere presi in considerazione come costi di costruzione anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini, laddove:
 - i) uno Stato membro abbia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente che entrano in vigore anteriormente al 10 giugno 2008; o

⁽¹⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).;

▼ M1

- ii) uno Stato membro possa dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni.

In ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere l'attuale durata di vita predeterminata dei componenti delle infrastrutture restante al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione del nuovo sistema di pedaggio.

I costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche per le infrastrutture destinate a ridurre il disturbo connesso al rumore o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, quali la protezione contro la contaminazione del terreno;

- a *ter*) «costi di finanziamento», gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
- a *quater*) «consistenti riparazioni strutturali», le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, ad esempio laddove i lavori di riparazione sono stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;

▼ M3

- a *quinqüies*) «autostrada», strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti, la quale:

- i) è dotata, salvo in punti particolari o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una banda non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;
- ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; e infine

iii) è espressamente classificata come autostrada;

- b) «pedaggio», il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e del tipo di veicolo, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;
- b *bis*) «onere per l'infrastruttura», un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;

▼ M3

- b *ter*) «onere per i costi esterni», un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e/o all'inquinamento acustico dovuto al traffico;
- b *quater*) «costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico», il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'ossido di azoto e i composti organici volatili, nel corso dell'utilizzo di un veicolo;
- b *quinqies*) «costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico», il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o creato dalla loro interazione con il manto stradale;
- b *sexies*) «onere medio ponderato per l'infrastruttura», le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;
- b *septies*) «onere medio ponderato per i costi esterni», le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;

▼ M1

- c) «diritti di utenza», il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 1;

▼ M3

- d) «autoveicolo», un veicolo a motore o un insieme di auto-articolati, adibito o usato per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate;

▼ M1

- e) «autoveicolo della categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV», un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati nell'allegato 0;
- f) «tipo di autoveicolo», categoria nella quale un autoveicolo è classificato sulla base del numero di assi, delle sue dimensioni o del suo peso o altri criteri di classificazione dell'autoveicolo in base al danno arrecato alla strada (ad esempio il sistema di classificazione di cui all'allegato IV), a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti dell'autoveicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;

▼ M1

- g) «contratto di concessione», la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi ⁽¹⁾;
- h) «pedaggio in concessione», il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

▼ B**CAPO II****Tasse sugli autoveicoli***Articolo 3*

1. Le tasse sugli autoveicoli di cui all'articolo 1 sono le seguenti:

— *Belgio:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

▼ M2

— *Bulgaria:*

данък върху превозните средства;

▼ A1

— *Repubblica ceca:*

silniční daň;

▼ B

— *Danimarca:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.;

— *Germania:*

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Estonia:*

raskeveokimaks;

▼ B

— *Grecia:*

Τέλη κυκλοφορίας;

⁽¹⁾ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2083/2005 della Commissione (GU L 333 del 20.12.2005, pag. 28).

▼ B

— *Spagna:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
- b) impuesto sobre actividades económicas (unicamente per quanto riguarda l'importo dei prelievi riscossi per gli autoveicoli);

— *Francia:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur;

▼ M4

— *Croazia:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila;

▼ B

— *Irlanda:*

vehicle excise duty;

— *Italia:*

- a) tassa automobilistica,
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

▼ A1

— *Cipro:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

— *Lettonia:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

— *Lituania:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones;

▼ B

— *Lussemburgo:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

▼ A1

— *Ungheria:*

gépjárműadó;

▼ A1

— *Malta*:

licenzja tat-triq/road licence fee;

▼ B

— *Paesi Bassi*:

motorrijtuigenbelasting;

— *Austria*:

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Polonia*:

podatek od środków transportowych;

▼ B

— *Portogallo*:

a) imposto de camionagem,

b) imposto de circulação;

▼ M2

— *Romania*:

Taxa asupra mijloacelor de transport;

▼ A1

— *Slovenia*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Slovacchia*:

cestná daň;

▼ B

— *Finlandia*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt;

— *Svezia*:

fordonsskatt;

— *Regno Unito*:

a) vehicle excise duty,

b) motor vehicles licence.

▼B

2. Lo Stato membro che sostituisca una delle tasse di cui al paragrafo 1 con un'altra analoga ne informa la Commissione, la quale procede alle necessarie modifiche.

Articolo 4

Le procedure di riscossione e recupero delle tasse menzionate all'articolo 3 sono stabilite da ciascuno Stato membro.

Articolo 5

Per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati negli Stati membri, le tasse di cui all'articolo 3 sono riscosse unicamente dallo Stato membro d'immatricolazione.

Articolo 6

1. Qualunque sia la struttura delle tasse di cui all'articolo 3, gli Stati membri stabiliscono le relative aliquote in modo che, per ogni categoria o sottocategoria di autoveicoli di cui all'allegato I, non siano inferiori all'aliquota minima stabilita nell'allegato medesimo.

Fino a due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, la Grecia, l'Italia, il Portogallo e la Spagna sono autorizzati ad applicare aliquote più basse, ma non inferiori al 65 % dei minimi stabiliti nell'allegato I.

2. Gli Stati membri possono applicare aliquote ridotte o esenzioni:

- a) agli autoveicoli del ministero della Difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché agli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale,

- b) agli autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via dello Stato membro d'immatricolazione e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e fatto salvo l'accordo della Commissione.

3. a) Il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare uno Stato membro a mantenere esoneri o riduzioni supplementari delle tasse sugli autoveicoli per motivi inerenti a specifiche politiche di natura socioeconomica o connessi alle infrastrutture dello Stato medesimo. Tali esoneri o riduzioni possono riguardare unicamente autoveicoli immatricolati nello Stato membro in questione che effettuano trasporti esclusivamente all'interno di una parte ben definita del suo territorio.

- b) Qualunque Stato membro che desideri conservare un siffatto esonero o una siffatta riduzione ne informa la Commissione comunicandole inoltre tutte le informazioni pertinenti. La Commissione informa gli altri Stati membri dell'esonero o della riduzione proposti entro un mese.

▼B

Si considera che il Consiglio abbia autorizzato il mantenimento dell'esonero o della riduzione proposti se, entro un termine di due mesi a decorrere dalla data alla quale gli altri Stati membri sono stati informati ai sensi del precedente comma, né la Commissione né alcuno Stato membro hanno chiesto che la questione venga esaminata dal Consiglio.

4. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, secondo comma e dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo, nonché dell'articolo 6 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri⁽¹⁾, gli Stati membri non possono accordare alcuna esenzione o riduzione delle tasse di cui all'articolo 3, che abbia per effetto di rendere l'importo della tassa inferiore alle aliquote minime di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

CAPO III**Pedaggi e diritti d'utenza****▼M3***Articolo 7*

1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 *bis*, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo e agli articoli da 7 *bis* a 7 *duodecies*. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e/o diritti d'utenza su tali altre strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra operatori.

2. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza a nessuna classe di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche 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 cittadinanza del trasportatore, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

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

⁽¹⁾ GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

⁽²⁾ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

▼ **M3**

5. Uno Stato membro può scegliere di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate se ritiene che un'estensione ai veicoli di peso inferiore alle 12 tonnellate possa, tra l'altro:

- a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;
- b) comportare costi amministrativi superiori al 30 % degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi e/o diritti di utenza solo ai veicoli aventi un peso massimo a pieno carico ammissibile di almeno 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione e ai motivi che ne sono alla base.

Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato II, e sono validi per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10 % dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5 % di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2 % di quella annuale.

Uno Stato membro può decidere di applicare aliquote solo annuali agli autoveicoli immatricolati nel proprio territorio.

2. Gli Stati membri fissano i diritti d'utenza, comprese le spese amministrative, per tutte le classi di autoveicoli, ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

Articolo 7 ter

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

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti a tali oneri. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

Articolo 7 quater

1. Gli oneri per i costi esterni possono essere stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali con una popolazione esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni possono includere il costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico.

▼ **M3**

Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III *bis* e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III *ter*.

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

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni fino a quattro anni dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

4. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito dallo Stato membro interessato. Se uno Stato membro designa a tal fine un'autorità, questa è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.

Articolo 7 quinquies

Entro un anno dall'adozione di future norme EURO più rigorose in materia di emissioni, il Parlamento europeo e il Consiglio determinano, secondo la procedura legislativa ordinaria, i corrispondenti valori massimi nell'allegato III *ter*.

Articolo 7 sexies

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

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

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 septies

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:

▼ M3

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁽¹⁾, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;
- b) la maggiorazione non superi il 15 % degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *sexies*, 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 della realizzazione dei progetti prioritari di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione prima dell'applicazione della maggiorazione; e
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

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

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

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie da uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, la Commissione 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. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

4. 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.

5. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 *quater*, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II dal 15 ottobre 2011 e III dal 2015 in poi. Tutti questi introiti generati dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di progetti prioritari di interesse europeo indicati all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE.

⁽¹⁾ GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

▼ M3*Articolo 7 octies*

1. Gli Stati membri variano l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 % l'importo del medesimo onere imposto per autoveicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. I contratti di concessione vigenti sono esonerati da tale obbligo fino al loro rinnovo.

Uno Stato membro può tuttavia decidere di prevedere una deroga all'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura nel caso in cui:

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

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione.

2. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente il trasportatore 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. L'onere per l'infrastruttura può anch'esso essere differenziato ai fini della riduzione della congestione e dei danni alle infrastrutture, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura in questione o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

- a) la variazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;
- b) la variazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;
- c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175 % rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *ter*;
- d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;
- e) la variazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale; e

▼ M3

- f) uno Stato membro che intenda introdurre tale variazione o modificarne una esistente ne informi la Commissione e le trasmetta le informazioni necessarie al fine di garantire che le condizioni siano rispettate. Sulla base delle informazioni fornite, la Commissione pubblica e aggiorna regolarmente un elenco contenente i periodi e le aliquote corrispondenti, nel corso dei quali è applicata la variazione.

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

Articolo 7 nonies

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

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

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

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

- i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,
- lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto all'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi ⁽¹⁾; 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. Entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie conformemente al paragrafo 1, la Commissione esprime un parere in cui precisa se gli obblighi di cui all'articolo 7 *sexies* sono stati adempiuti. I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 *quater*.

⁽¹⁾ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

▼ M3

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

- a) informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e specifichino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle variazioni;
- b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;
- c) eventualmente, il nome dell'autorità designata, a norma dell'articolo 7 *quater*, paragrafo 4, a stabilire l'importo dell'onere, e il nome dei suoi rappresentanti; e
- d) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III *bis*.

4. La Commissione adotta una decisione se ritiene che gli obblighi di cui agli articoli 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *undecies* o all'articolo 9, paragrafo 2, sono stati adempiuti entro:

- a) sei mesi dal ricevimento del fascicolo di cui al paragrafo 3; oppure
- b) se del caso, tre ulteriori mesi dopo il ricevimento di informazioni supplementari a norma del paragrafo 3, richieste dalla Commissione.

Gli Stati membri interessati adeguano l'onere per i costi esterni proposto per ottemperare alla decisione. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 *quater*, al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 7 decies

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

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

- a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;
- b) tali sconti o riduzioni comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi; e
- c) non superino il 13 % dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.

▼ **M3**

3. Fatte salve le condizioni di cui all'articolo 7 *octies*, paragrafo 3, lettera b), e all'articolo 7 *octies*, paragrafo 4, in casi eccezionali, in particolare per progetti specifici di notevole interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di variazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto delle suddette condizioni.

Articolo 7 undecies

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 dell'Unione. A tal fine gli Stati membri cooperano per introdurre metodi che consentano ai trasportatori di pagare i pedaggi e i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati. Gli Stati membri prevedono attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale.

2. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o di altro tipo. In particolare, se riscuotono pedaggi 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 utenti possono procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità ⁽¹⁾, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.

3. Se uno Stato membro applica ad un veicolo un pedaggio, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere di infrastruttura e/o l'importo dell'onere per i costi esterni, tale importo è riportato in una ricevuta consegnata all'autotrasportatore per quanto possibile mediante un sistema elettronico.

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri riscuotono e raccolgono l'onere per i costi esterni mediante un sistema elettronico conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE. La Commissione promuove la cooperazione tra gli Stati membri che possa risultare necessaria per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello europeo.

Articolo 7 duodecies

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per l'infrastruttura, la libertà di prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.

⁽¹⁾ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

▼ B*Articolo 8*

1. Due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di diritti d'utenza applicabile all'insieme dei loro territori. Tali Stati membri associano strettamente la Commissione alla preparazione di detto sistema, nonché al suo successivo funzionamento e le sue eventuali modifiche.

2. Un sistema comune è subordinato alle seguenti condizioni, cumulative rispetto a quelle prescritte dall'articolo 7:

a) i diritti d'utenza comuni sono fissate dagli Stati membri partecipanti ad un importo non superiore a quello massimo indicato all'articolo 7, paragrafo 7;

▼ M1

b) il pagamento dei diritti d'utenza comuni dà accesso alla rete definita dagli Stati membri partecipanti ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1;

▼ B

c) altri Stati membri possono aderire al sistema comune;

d) gli Stati membri partecipanti elaborano un criterio di ripartizione che consenta di assegnare a ciascuno di loro un'equa parte delle entrate provenienti dai diritti d'utenza.

▼ M1*Articolo 8 bis*

Ciascuno Stato membro controlla il funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione.

▼ M3*Articolo 8 ter*

1. Due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di pedaggi applicabile all'insieme dei loro territori. In tal caso i suddetti Stati membri provvedono affinché la Commissione sia informata di questa cooperazione, nonché del successivo funzionamento del sistema e delle sue eventuali modifiche.

2. Il sistema comune di riscossione dei pedaggi è soggetto alle condizioni di cui agli articoli da 7 a 7 *duodecies*. Altri Stati membri possono aderire al sistema comune.

▼ B**CAPO IV****Disposizioni finali***Articolo 9***▼ M1**

1. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria:

a) tasse o diritti specifici:

— riscossi all'atto dell'immatricolazione dell'autoveicolo, oppure

▼ M1

- gravanti sugli autoveicoli o sui carichi di peso o di dimensioni fuori della norma;
- b) pedaggi di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana.

▼ M3

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

2. Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;
- g) l'ottimizzazione della logistica;
- h) il miglioramento della sicurezza stradale; e
- i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

Il presente paragrafo si considera applicato dagli Stati membri qualora questi ultimi introducano e attivino misure di sostegno fiscale e finanziario volte a promuovere il sostegno finanziario a favore della rete transeuropea e che abbiano un valore equivalente di almeno il 15 % dei proventi derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni in ciascuno Stato membro.

▼ M1*Articolo 9 bis*

Gli Stati membri pongono in essere gli adeguati controlli e determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva; adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

▼ M3*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.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che definisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 9 quinquies

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda:

- l'adeguamento dell'allegato 0 all'acquis dell'Unione,
- l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico delle formule di cui ai punti 4.1 e 4.2 dell'allegato III *bis*.

Si applicano le procedure di cui agli articoli 9 *sexies*, 9 *septies* e 9 *octies* agli atti delegati di cui al presente articolo.

Articolo 9 sexies

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 *quater* è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dagli articoli 9 *septies* e 9 *octies*.

Articolo 9 septies

1. La delega di potere di cui all'articolo 9 *quater* può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di potere si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di adottare una decisione definitiva, specificando il potere delegato che potrebbe essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata e gli effetti della decisione decorrono immediatamente o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

▼ M3*Articolo 9 octies*

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio detto termine è prorogato di due mesi.

2. Se, alla scadenza di tale periodo, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio solleva obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.;

▼ B*Articolo 10*

1. Per l'applicazione della presente direttiva i tassi di cambio tra l'euro e le monete nazionali degli Stati membri che non hanno adottato l'euro sono quelli fissati il primo giorno lavorativo di ottobre e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale ► M3 dell'Unione europea ◀*; essi si applicano a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo.

2. Gli Stati membri che non hanno adottato l'euro hanno la facoltà di mantenere gli importi in vigore al momento dell'adeguamento annuale fatto ai sensi del paragrafo 1, se la conversione di tali importi espressi in euro comporta una modifica espressa in moneta nazionale inferiore al 5%.

▼ M3*Articolo 10 bis*

1. Gli importi in euro di cui all'allegato II e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III *ter* sono riveduti ogni due anni a partire dal 1° gennaio 2013 al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, che esclude l'energia e i prodotti alimentari non trasformati [pubblicato dalla Commissione (Eurostat)].

Gli importi sono adeguati automaticamente maggiorando l'importo di base in euro o in centesimi della variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati all'importo più vicino all'euro per quanto riguarda l'allegato II, all'importo più vicino a un decimo di centesimo per quanto riguarda la tabella 1 dell'allegato III *ter* e all'importo più vicino a un centesimo di centesimo per quanto riguarda la tabella 2 dell'allegato III *ter*.

2. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* gli importi adeguati di cui al paragrafo 1. Tali importi adeguati entrano in vigore il primo giorno del mese successivo alla pubblicazione.

▼ M3*Articolo 11*

1. Entro il 16 ottobre 2014 e in seguito ogni quattro anni, gli Stati membri che prelevano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura redigono una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione, imposti nel loro territorio e la trasmettono alla Commissione, che li mette a disposizione degli altri Stati membri. La relazione può escludere i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 e che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi restano in vigore ed a condizione che non subiscano modifiche sostanziali. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- b) la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;
- d) i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni; e
- e) le misure adottate a norma dell'articolo 9, paragrafo 2.

2. Entro il 16 ottobre 2015 la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 9 *quater*, presenta 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 sul recupero dei costi relativi all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. Inoltre la relazione analizza, sulla scorta di monitoraggi continui, e valuta tra l'altro:

- a) l'efficacia delle misure previste nella presente direttiva al fine di affrontare gli impatti negativi dei trasporti stradali tenendo inoltre conto, in particolare, dell'impatto sugli Stati membri geograficamente isolati e periferici;
- b) l'effetto dell'applicazione della presente direttiva ai fini di indirizzare gli utenti verso le soluzioni di trasporto più rispettose dell'ambiente e più efficienti e include informazioni relative all'introduzione di oneri in base alla distanza;
- c) l'attuazione e l'impatto della variazione degli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *octies* sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione a livello locale. La relazione valuta altresì se la variazione massima e il periodo di punta di cui all'articolo 7 *octies* siano sufficienti per consentire un corretto funzionamento del meccanismo di differenziazione;
- d) i progressi scientifici nella stima dei costi esterni del trasporto al fine di internalizzarli; e
- e) i progressi verso l'applicazione di tariffe agli utenti stradali e le modalità di armonizzazione progressiva dei sistemi di tariffazione applicati ai veicoli commerciali.

▼M3

La relazione valuta inoltre l'utilizzazione dei sistemi elettronici per prelevare e raccogliere gli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni nonché il loro grado di interoperabilità ai sensi della direttiva 2004/52/CE.

3. La relazione è accompagnata, se del caso, da una proposta destinata al Parlamento europeo e al Consiglio in vista di un'ulteriore revisione della presente direttiva.

4. Entro il 16 ottobre 2012 la Commissione presenta una relazione che illustra le altre misure, come gli interventi normativi, adottate per internalizzare o ridurre i costi esterni connessi ai fattori ambientali, acustici e sanitari di tutti i modi di trasporto, compresa la base giuridica e i valori massimi utilizzati.

Per garantire una concorrenza intermodale equa imponendo al tempo stesso una tariffazione progressiva dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, la relazione deve includere un calendario delle misure che restano da adottare per affrontare altri modi o veicoli e/o gli elementi di costo esterno non ancora presi in considerazione, tenendo conto del progresso nella revisione della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁽¹⁾.

▼B*Articolo 12*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 2000. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 13

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*

Articolo 14

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

▼ **M1***ALLEGATO 0***LIMITI DI EMISSIONI****1. Autoveicolo EURO 0**

Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Autoveicolo EURO I/EURO II

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO _x) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh
Autoveicolo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Autoveicolo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

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

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

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

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO _x) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh	Fumi m ⁻¹
Autoveicolo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Autoveicolo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Autoveicolo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Autoveicolo EEV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

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

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

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



ALLEGATO I

IMPORTI MINIMI DI IMPOSTA DA APPLICARE SUGLI AUTOVEICOLI

AUTOVEICOLI

Numero di assi e peso totale massimo autorizzato a pieno carico (in tonnellate)		Aliquota minima di imposta (in EUR/anno)	
Pari o superiore a	e inferiore a	Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente ⁽¹⁾ dell'(degli) asse(i) motore(i)	Altri sistemi di sospensione dell'(degli) asse(i) motore(i)
2 assi			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 assi			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 assi			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Sospensione riconosciuta equivalente secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

COMPLESSI (AUTOARTICOLATI E AUTOTRENI)

Numero di assi e peso totale massimo autorizzato a pieno carico (in tonnellate)		Aliquota minima di imposta (in EUR/anno)	
Pari o superiore a	e inferiore a	Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente ⁽¹⁾ dell'(degli) asse(i) motore(i)	Altri sistemi di sospensione dell'(degli) asse(i) motore(i)
2 + 1 assi			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Numero di assi e peso totale massimo autorizzato a pieno carico (in tonnellate)		Aliquota minima di imposta (in EUR/anno)	
Pari o superiore a	e inferiore a	Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente ⁽¹⁾ dell'(degli) asse(i) motore(i)	Altri sistemi di sospensione dell'(degli) asse(i) motore(i)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 assi			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 assi			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 assi			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 assi			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Sospensione riconosciuta equivalente secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

▼ B*ALLEGATO II***IMPORTO MASSIMO IN EURO DEI DIRITTI D'UTENZA, COMPRESSE
LE SPESE AMMINISTRATIVE DI CUI ALL'ARTICOLO 7,
PARAGRAFO 7****Annuo****▼ M1**

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

▼ B**Mensile e settimanale**

L'importo massimo mensile e settimanale delle aliquote è proporzionale alla durata dell'uso delle infrastrutture.

Giornaliero**▼ M1**

L'importo giornaliero a carico dell'utente è uguale per tutte le categorie di autoveicoli e ammonta a 11 EUR.

▼ M1

ALLEGATO III

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

▼ M3

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura in modo da rispecchiare l'articolo 7 *ter*, paragrafo 1. L'obbligo di correlare gli oneri per l'infrastruttura ai costi non pregiudica la libertà degli Stati membri di scegliere, a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 2, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione degli oneri per l'infrastruttura o la libertà, a norma dell'articolo 7 *septies*, di differenziare gli importi di oneri per l'infrastruttura specifici dall'onere medio.

▼ M1

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa ► M3 dell'Unione ◀, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma della direttiva 2004/18/CE e di altri strumenti ► M3 dell'Unione ◀ nel settore degli appalti pubblici.

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

1. Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati

- Qualora un unico sistema di pedaggio non debba essere applicato all'intera rete stradale transeuropea, uno Stato membro deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema da esso utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Gli Stati membri precisano inoltre se estendono il campo di applicazione del loro sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.
- Qualora uno Stato membro scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della sua rete (come consentito ai sensi dell' ► M3 articolo 7 *ter*, paragrafo 2 ◀), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Uno Stato membro può scegliere di ripartire la sua rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o processo analogo per ciascuna parte.

2. Costi dell'infrastruttura

2.1. Costo dell'investimento

- Il costo dell'investimento deve includere i costi di costruzione (compreso il costo di finanziamento) e i costi di sviluppo dell'infrastruttura più, se del caso, la remunerazione del capitale investito o il margine di utile. Vanno inoltre inclusi i costi per l'acquisizione del terreno, la pianificazione, la progettazione, la supervisione dei contratti di costruzione, la gestione del progetto, le ricerche archeologiche e le indagini del suolo nonché altri costi accessori pertinenti.
- Il recupero dei costi di costruzione deve basarsi sulla durata di vita predeterminata dell'infrastruttura o su un altro periodo (non inferiore a 20 anni) che possa essere considerato appropriato per motivi di finanziamento mediante un contratto di concessione o in altro modo. La durata del periodo di ammortamento può essere una variabile fondamentale nei negoziati per la definizione di contratti di concessione, specie se lo Stato membro interessato vuole, in quanto parte del contratto, fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.

▼ M1

- Fatto salvo il calcolo del costo dell'investimento, il recupero dei costi:
 - può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente,
 - può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.
- Tutti i costi storici devono essere basati sugli importi pagati. I costi ancora da sostenere saranno basati su previsioni ragionevoli.
- Gli investimenti pubblici possono essere considerati prestiti finanziati. Il tasso d'interesse da applicare ai costi storici è il tasso applicato ai prestiti pubblici.
- La ripartizione dei costi sugli autoveicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di autoveicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli autoveicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante «fattori di equivalenza» oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 ⁽¹⁾.
- Le riserve per la remunerazione del capitale o il margine di utile stimati devono essere ragionevoli alla luce delle condizioni di mercato e possono essere differenziate allo scopo di fornire a terzi contraenti incentivi sui risultati per quanto riguarda i requisiti di qualità del servizio. La remunerazione del capitale può essere valutata mediante indicatori economici quali il TIR (tasso interno di rendimento) o il CMPC/WACC (costo medio ponderato del capitale).

2.2. Costi annuali di manutenzione e costi di riparazioni strutturali

- Questi costi devono includere sia i costi annuali di manutenzione della rete sia i costi periodici relativi alla riparazione, al rinforzo e al rinnovo degli strati di asfalto, al fine di assicurare che il livello di funzionalità operativa della rete sia costante nel tempo.
- I costi devono essere ripartiti fra il traffico di autoveicoli pesanti e altri tipi di traffico in base a quote effettive e previste di autoveicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.

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

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

- i costi per la costruzione, la posa e il mantenimento delle cabine di pedaggio e altri sistemi di pagamento,
- le spese quotidiane di funzionamento, di amministrazione e di applicazione del sistema di riscossione del pedaggio,

⁽¹⁾ L'applicazione dei fattori di equivalenza da parte degli Stati membri può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

▼ M1

- le tasse e i diritti amministrativi relativi ai contratti di concessione,
- le spese di gestione, amministrazione e servizio relative al funzionamento dell'infrastruttura.

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

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

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

- Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di autoveicoli/km di autoveicoli pesanti adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte degli automezzi.
- Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Eventuali fattori di equivalenza utilizzati da uno Stato membro con rapporti che differiscano da quelli presentati nella tabella devono essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

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

⁽¹⁾ Cfr. allegato IV per la determinazione della classe di autoveicolo.

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

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

▼ M3*ALLEGATO III bis***REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI**

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

1. Trattati della rete stradale interessati

Gli Stati membri definiscono precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi 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 stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, il tratto 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 danni ambientali maggiori di quelli generati mediamente su altri tratti delle rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva che non sono soggetti all'onere per i costi esterni, o
- l'imposizione di un onere per i costi esterni su altri tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva potrebbe avere impatti negativi sull'ambiente o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti comporterebbero costi sproporzionati.

2. Autoveicoli, strade e periodi interessati

Lo Stato membro notifica alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale sono differenziati i pedaggi. Le notifica inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso «strade suburbane (comprese le autostrade)»] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso «strade interurbane (comprese le autostrade)»].

Se del caso, notifica alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere più elevato per i costi esterni correlati al rumore può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore.

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

3. Importo dell'onere

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente determina un unico importo specifico. La struttura tariffaria che ne risulta, compresi l'inizio e la fine di ciascun periodo notturno se l'onere per i costi esterni include il costo dell'inquinamento acustico, è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni. Essa dovrebbe essere pubblicata tempestivamente prima della sua applicazione. Tutti i parametri, dati e altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni sono resi pubblici.

▼ **M3**

Nel fissare l'importo degli oneri, lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente si ispira al principio della tariffazione efficace, vale a dire di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

Prima di stabilire tale importo, 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.

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente controlla l'efficacia del sistema di imposizione a ridurre il danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, adegua ogni due anni la struttura tariffaria e l'importo specifico dell'onere stabiliti per una determinata classe di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'evoluzione dell'offerta e della domanda di trasporto.

4. Elementi di costo esterno

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

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

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

in cui

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

I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati dagli Stati membri per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici ⁽¹⁾ [per i quali occorre utilizzare la Guida EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook ⁽²⁾]. Il costo monetario degli inquinanti è stimato dallo Stato membro o, se del caso, da un'autorità indipendente, tenendo conto delle attuali conoscenze.

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente può adottare altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore del costo dell'inquinamento atmosferico utilizzando dei dati derivanti dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici, a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 1 dell'allegato III *ter* per qualsiasi classe di veicolo.

⁽¹⁾ GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

⁽²⁾ Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

▼ **M3**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, detto Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 2 dell'allegato III *ter* se questi ultimi sono inferiori:

$$\text{NCV}_j(\text{giornaliero}) = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j(\text{giorno}) = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j(\text{notte}) = b \times \text{NCV}_j$$

in cui

- NCV_j = il costo dell'inquinamento acustico provocato da un autoveicolo pesante su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
- NC_{jk} = il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)
- POP_k = la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)
- WADT = il traffico giornaliero medio ponderato (in equivalente automobile)
- a e b sono fattori di ponderazione determinati dallo Stato membro in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta non sia superiore a NCV_j (giornaliero).

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

La popolazione esposta al livello di rumore k è stabilita in base alle mappe acustiche strategiche a norma dell'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ⁽¹⁾.

Il costo per persona esposta al livello di rumore k è stimato dallo Stato membro o, se del caso, da un'autorità indipendente, tenendo conto delle attuali conoscenze.

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

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente, può adottare altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore dei costi legati al rumore a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III *ter*.

⁽¹⁾ GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

▼ M3

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente può stabilire oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati. Qualora siano introdotti oneri differenziati, gli oneri per la categoria di veicoli più rumorosa non possono essere superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III *ter* e a quattro volte l'onere per l'inquinamento acustico applicabile al veicolo meno rumoroso.

▼ **M3***ALLEGATO III ter***IMPORTO MASSIMO DELL'ONERE MEDIO PONDERATO PER I COSTI ESTERNI**

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

1. Costo massimo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico*Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico*

Centesimi/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
dopo il 31 dicembre 2013	3	2
EURO VI	0	0
dopo il 31 dicembre 2017	2	1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

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

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

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

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

▼ **M1***ALLEGATO IV***DETERMINAZIONE INDICATIVA DELLA CLASSE DEGLI AUTOVEICOLI**

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella che segue.

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

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

Autoveicoli a motore

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

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

▼ **M1****Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)**

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