



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 29.8.2003
COM(2003) 448 definitivo/2

2003/0175 (COD)

CORRIGENDUM

Ajout de la base juridique au 1er alinéa
en dessous de l'institution qui agit (cf. page 17).
Concerne uniquement la version IT.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

I. INTRODUZIONE

Il Libro bianco "Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹ ha evidenziato che una delle cause principali degli squilibri del sistema dei trasporti è dovuta al fatto che le modalità di trasporto non pagano sempre e ovunque i costi che generano. In occasione dell'adozione, il 12 febbraio 2003, della relazione sulle conclusioni del Libro bianco, il Parlamento europeo ha confermato la necessità di una tariffazione delle infrastrutture.

Per il settore ferroviario, essa è già contemplata nel primo pacchetto ferroviario. La Commissione si riserva l'iniziativa di presentare ulteriormente direttive settoriali sulla tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture per coprire i settori aereo, fluviale e marittimo. Occorre ora concentrarsi sul trasporto viario, con una direttiva specifica. Del resto, è quanto hanno chiesto il Consiglio europeo di Copenaghen del 12-13 dicembre 2002 e il Consiglio europeo di Bruxelles del 20-21 marzo 2003, il quale ha ribadito l'invito alla Commissione di presentare una proposta relativa ad una nuova direttiva "Eurobollo" entro la fine del primo semestre del 2003.

La presente proposta modifica quindi la direttiva 1999/62/CE (direttiva "Eurobollo"). Questa modifica è tanto più urgente in quanto la maggior parte degli Stati membri esamina le riforme necessarie per integrare nei prezzi pagati dagli utenti delle infrastrutture i costi che essi procurano alla società. Alcuni Stati membri prevedono di instaurare nuovi sistemi di tariffazione stradale in relazione alla distanza percorsa, mentre altri ne hanno già avviato l'attuazione.

Questi tentativi di riforma della tariffazione nel settore stradale hanno il merito di cercare di internalizzare alcuni costi legati al trasporto. Infatti, circolare liberamente, sviluppare le infrastrutture, migliorare la sicurezza sulle strade, tutto ciò ha un costo che prima o poi si riflette sui contribuenti a loro insaputa. I cittadini, utenti diretti o indiretti dei trasporti e contribuenti, hanno il diritto di sapere ciò che pagano e perché. La tariffazione potrebbe contribuire a questa presa di coscienza. Quest'approccio permetterà, inoltre, di aumentare la competitività dell'economia nel suo insieme grazie a un migliore impiego dei trasporti.

Queste iniziative isolate conducono tuttavia ad un mosaico regolamentare che peggiora il frazionamento già esistente nell'Unione europea in materia di tasse e di tariffazione dei trasporti. Questa situazione è all'origine di trattamenti ingiusti tra gli operatori che circolano sulle varie reti e, di conseguenza, di distorsione della concorrenza. Scoraggia gli investitori e nuoce alle strategie commerciali degli operatori che hanno difficoltà ad anticipare le politiche di tariffazione ed adattare le loro strategie.

Nel settore stradale, la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture² fissa già alcune norme che determinano le condizioni di applicazione dei diritti di utenza ("Eurobollo") e dei pedaggi. Essendo, tuttavia, necessario il ravvicinamento dei sistemi nazionali dei pedaggi e

¹ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

² GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

dei diritti di utenza per l'uso delle infrastrutture per garantire una concorrenza leale tra operatori, tali norme vanno completate.

Una tariffazione di questo genere avrà tante più di possibilità di essere capita ed accettata dagli utenti quanto più essa corrisponda ad un miglioramento della qualità di servizio offerta dai gestori delle infrastrutture. In alcuni casi, dovrebbe potere contribuire al finanziamento di infrastrutture alternative alla strada, nel quadro di finanziamenti incrociati, come già succede in Svizzera. Infatti, l'accettabilità del sistema da parte degli utenti e dell'opinione pubblica dipenderà in gran parte dalla destinazione delle entrate e dalla visibilità dei circuiti finanziari che saranno attivati tramite i metodi di tariffazione. Se i cittadini comprendono che le entrate servono come base di investimento nelle reti di infrastrutture adibite al trasporto, da cui peraltro provengono, il sistema sarà legittimato e dunque accettato. Nel caso contrario, la tariffazione diventerà un ulteriore strumento di tassazione il cui unico scopo è l'aumento delle entrate dello Stato. Sempre ai fini dell'accettabilità, è fondamentale evitare ogni discriminazione tra paesi centrali e periferici dell'Unione europea.

Solamente nel Medioevo i proprietari dei passaggi strategici ottenevano "diritti di utilizzo" senza fornire nessun valore aggiunto o una qualsiasi controprestazione.

Per quanto non servirà da sola a risolvere tutti gli squilibri del mercato dei trasporti, la tariffazione delle infrastrutture costituirà un quadro necessario per offrire alle imprese di trasporti la possibilità di operare scelte razionali, tenendo conto di tutti i parametri costitutivi dei costi del trasporto per ciascuna modalità. Offrendo un quadro stabile e prevedibile, con il concorso di altri strumenti, il sistema rappresenta una delle risposte al problema del finanziamento delle grandi infrastrutture di trasporto.

Non è tanto il livello di tariffazione del trasporto quanto la struttura degli oneri imposti e il modo in cui sono applicati e ripartiti tra utenti a dover evolvere. Senza appesantire il carico globale delle tasse, dirette e indirette, che gravano sul settore stradale, gli oneri imposti per l'uso delle infrastrutture potrebbero essere maggiormente differenziati in funzione del tipo di autoveicolo, dell'ora del giorno e del luogo, internalizzando i costi in modo più preciso a seconda delle varie situazioni.

II. PRINCIPALI MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 1999/62/CE

1. Pedaggi che riflettono meglio i costi dei trasporti

La tariffazione delle infrastrutture stradali non può risolvere da sola tutti i problemi connessi al settore del trasporto stradale. Esistono vari strumenti per ridurre i costi dei trasporti: la regolamentazione, la tassazione per l'uso delle infrastrutture, le tasse sul carburante, le tasse sugli autoveicoli. La tassazione per l'uso delle infrastrutture costituisce pertanto uno dei diversi strumenti esistenti e non potrebbe, ad esempio, sostituirsi alle regolamentazioni in materia di norme di emissione, di rumore, di limitazione della velocità. Ogni problema deve trovare soluzione con il metodo più adeguato. Inoltre, esistono incertezze nel calcolo dei costi di alcuni effetti dei trasporti.

In queste condizioni, la tariffazione stradale dovrebbe riflettere i costi seguenti (articolo 7, paragrafo 9):

a. I costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo della rete

Questa categoria, già disciplinata dalla direttiva 1999/62/CE, comprende i costi dei danni arrecati alle infrastrutture e i costi di investimento (costo della costruzione tra cui, se

necessario, gli interessi sul capitale investito). I costi dei danni includono la manutenzione strutturale realizzata occasionalmente, come il rinnovo degli strati di asfalto, e la manutenzione ordinaria realizzata ogni anno, come la segnaletica orizzontale o la manutenzione invernale.

La proposta di direttiva limita la contabilizzazione dei costi di costruzione solo alle nuove infrastrutture, cioè quelle appena realizzate o costruite in futuro. Occorre infatti evitare che gli oneri imposti comprendano costi legati alla costruzione di infrastrutture che sono già stati coperti. Per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi di costruzione, è stata prevista una disposizione particolare per lasciare impregiudicati i diritti derivanti da contratti di concessione esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente proposta di direttiva.

Fra i costi di investimento figurano, in particolare, i costi delle infrastrutture che mirano a ridurre gli effetti nocivi connessi al rumore, come le barriere antirumore installate ai bordi delle strade.

I costi di manutenzione strutturali sono proporzionali ai danni causati dal traffico alle infrastrutture e variano in funzione del peso per asse. Secondo una formula generalmente accettata, questi danni sono funzione del quadruplo della potenza del peso per asse. Di conseguenza, un raddoppio del peso moltiplica per 16 il danno alla carreggiata. I costi di manutenzione ordinaria, anche se non connessi alla massa degli autoveicoli, riflettono l'intensità del traffico globale e anche la sua composizione.

Tenuto conto delle considerevoli differenze di danni derivanti dall'aumento di peso per asse, la proposta di direttiva prevede perciò una classificazione basata su quattro categorie di autoveicoli per differenziare meglio i pedaggi in funzione dei danni arrecati (secondo il peso totale a pieno carico autorizzato, il numero di assi e il tipo di sospensione).

b. I costi non coperti connessi agli incidenti

Gli incidenti sono uno degli effetti nocivi più visibili del trasporto. Ogni anno in Europa si contano oltre 40 000 morti e più di 1,7 milioni di feriti gravi per via di incidenti, soprattutto stradali. Queste vittime rappresentano un costo per la società quantificabile in decine di miliardi di euro e un costo umano incalcolabile.

I premi assicurativi coprono già una parte dei costi dei sinistri, rimborsando, nella maggior parte dei casi, i danni materiali e una parte dei costi per le cure mediche. I pedaggi devono inglobare i costi non coperti dalle assicurazioni, di cui una parte è a carico della previdenza sociale o della società in senso lato.

Più precisamente, è opportuno tenere conto dei costi reali per la società nel suo insieme. Sono inclusi i costi di riparazione o di sostituzione degli autoveicoli, coperti generalmente in gran misura dai regimi assicurativi, ma anche i costi dei servizi medici nonché le perdite in termini di capitale umano (perdite attualizzate di potenziale produttivo) e i costi dei danni fisici. Per non contabilizzare i costi già internalizzati dalle assicurazioni, vanno quindi sottratti i premi assicurativi, ossia i contributi dati dagli utenti alle società assicurative.

c. La stima dei costi

In genere, non è difficile quantificare i costi di costruzione, di esercizio e di manutenzione delle infrastrutture, in quanto possono essere ricavati dai bilanci nazionali o dalla contabilità dei gestori delle infrastrutture. Per alcuni costi di incidenti non sono reperibili cifre finanziarie perché non esiste mercato; l'importo può allora essere ricavato con indagini oggettive.

Molteplici studi, effettuati o ancora in corso, utilizzano metodi che permettono di ricavare l'ammontare in denaro delle esternalità.

Per garantire un'applicazione coerente ed armonizzata dei sistemi di pedaggio, la presente proposta di direttiva riporta in allegato un metodo comune per il calcolo dei vari elementi di costo. In mancanza di valori relativi ai costi degli incidenti, vengono proposti valori medi, cui possono ricorrere gli Stati membri qualora non siano in grado di compiere una valutazione sufficientemente precisa dei costi degli incidenti. Ovviamente, queste cifre sono conseguenza della scelta di un metodo semplificato e che potranno essere adattate, in particolare, in funzione di dati più accurati a livello regionale o locale. Un loro aggiornamento periodico sarà un elemento essenziale del sistema di controllo dei costi dei trasporti.

2. Una migliore differenziazione delle tariffe

La relazione con i danni causati alle infrastrutture, con il traffico o con il rischio di incidenti stabilita dalla direttiva 1999/62/CE, appare debole se non del tutto inesistente. I pedaggi offrono la possibilità di definire tale relazione, grazie a una maggiore differenziazione in funzione del tipo di autoveicolo, dell'ora del giorno e del luogo e, pertanto, a una valutazione più precisa dei costi a seconda delle varie situazioni.

A tal fine, la proposta di direttiva consente agli Stati membri di variare i pedaggi secondo diversi parametri:

- la distanza percorsa;
- la localizzazione: il tasso di incidenti varia tra zone urbane e rurali e a seconda della densità di popolazione; inoltre, le condizioni invernali più rigide in alcune zone aumentano i costi di manutenzione delle carreggiate;
- il tipo d'infrastruttura e la velocità: le spese di manutenzione sono molto diverse tra un'autostrada e una strada statale e il tipo d'infrastruttura determina, d'altro lato, la velocità degli autoveicoli che la utilizzano, un aspetto che incide soprattutto sugli incidenti;
- le caratteristiche dell'autoveicolo: il peso per asse e il tipo di sospensione degli autoveicoli pesanti gravano notevolmente sulle riparazioni e sulla manutenzione delle infrastrutture; il tipo di motore, il carburante e le norme sulle emissioni degli autoveicoli (norme EURO) determinano il livello di inquinamento atmosferico; occorre considerare che la direttiva 1999/62/CE riprende le norme EURO degli autoveicoli come fattore di differenziazione dei pedaggi; infine, più grandi sono gli autoveicoli, maggiore sarà la congestione;
- l'ora del giorno e il livello di congestione: gli anni '90 hanno assistito allo sviluppo in Europa di fenomeni di congestione in alcune regioni e lungo alcune arterie, la cui persistenza costituisce una minaccia alla competitività economica; secondo l'ultimo studio in materia, i costi esterni della congestione legati al solo traffico stradale sarebbero pari allo 0,5% circa del prodotto interno lordo (PIL) comunitario e potrebbero raggiungere l'1% del PIL nel 2010, per un ammontare pari a circa 80 miliardi di euro.

I livelli di congestione variano tra le ore con scarso traffico e le ore di punta, i periodi normali e quelli dei grandi flussi turistici. I vari livelli di congestione generano a loro volta differenti livelli di inquinamento.

Se la distinzione in funzione dell'arteria interessata della rete viaria, per tenere conto del grado di congestione del traffico, sarà inizialmente facoltativa, la proposta di direttiva prevede

l'obbligo, per gli Stati membri, di differenziare i pedaggi in funzione dell'asse della rete a decorrere dal luglio 2008.

In pratica, tali oneri sono riscossi dal gestore dell'infrastruttura prima di consentire l'accesso alla rete stradale di sua competenza. Questo sistema, al momento basato sull'applicazione di pedaggi, permette in pratica di differenziare le tariffe secondo le caratteristiche degli autoveicoli, o di poterle modificare anche secondo gli orari, e costituisce un primo passo per riflettere i costi esterni connessi al trasporto su strada.

Nei prossimi anni la diffusione dei sistemi di localizzazione via satellite permetterà agli Stati membri di applicare griglie di tariffazione sufficientemente precise per distinguere i prezzi dei trasporti nel tempo e nello spazio in modo da riflettere maggiormente i costi sul luogo di utilizzo. Fra alcuni anni, l'avvio del sistema europeo GALILEO contribuirà a quest'obiettivo.

3. Reti ed utenti interessati

Dovendo regolare le reti e gli utenti direttamente interessati dal mercato interno, il quadro comunitario in materia di tariffazione dell'impiego delle infrastrutture riguarda essenzialmente gli autocarri di peso superiore a 3,5 tonnellate e gli itinerari principali.

a. Autoveicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto merci

La direttiva "Eurobollo" si applica agli autoveicoli adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada, aventi un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 tonnellate. Con la presente proposta di direttiva, il quadro comunitario in materia di tariffazione delle infrastrutture diventa applicabile agli autoveicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate destinati al trasporto merci. Per quanto le merci trasportate siano inferiori rispetto agli autoveicoli pesanti, gli autocarri di più basso tonnellaggio danneggiano le infrastrutture e contribuiscono direttamente – allo stesso modo di un autoveicolo pesante – ad aumentare la congestione sulla rete viaria e il numero di incidenti.

È importante osservare che il campo di applicazione della proposta di direttiva è compatibile con la legislazione comunitaria in materia di trasporti su strada, riguardante generalmente gli autocarri di peso superiore a 3,5 tonnellate. Si citano, a titolo esemplificativo, il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità; la direttiva 98/76/CEE del Consiglio, del 1° ottobre 1998, che modifica la direttiva 96/26/CE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada; il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada; la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, ecc.

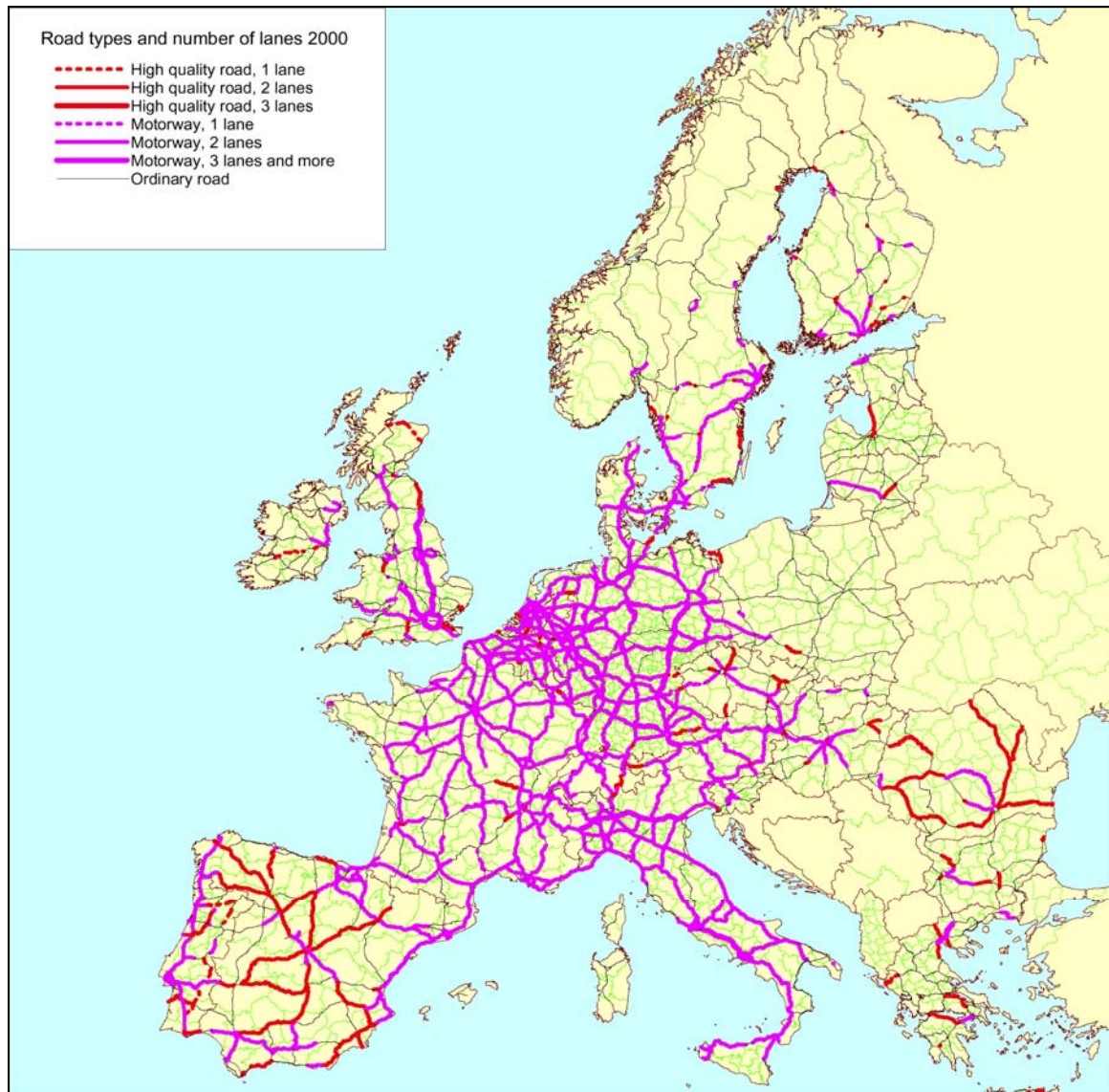
Gli autoveicoli che non soddisfano tale condizione non rientrano nel campo di applicazione della direttiva. Per via della loro ridotta capacità di trasporto, infatti, vengono raramente utilizzati per percorsi intracomunitari.

Il problema degli autoveicoli privati si pone anche in altri termini. I costi di congestione dovuti a questi ultimi possono essere considerevoli, in modo particolare nel contesto urbano. La circolazione degli autoveicoli costituisce una parte rilevante del traffico nazionale, ad eccezione del traffico turistico stagionale. La Commissione desidera lasciare agli Stati membri e alle città la libertà e la responsabilità delle loro scelte per questa categoria di utenti. Nel caso in cui, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, vogliano applicare agli

autoveicoli privati un sistema di tariffe per l'uso delle infrastrutture, le autorità locali possono naturalmente ispirarsi agli orientamenti della presente direttiva.

b. Gli itinerari principali

Si tratta fondamentalmente della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), come definita nella 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 trasporti³. Questa rete rappresenta attualmente circa 60 000 km di autostrade e di strade ordinarie di alta qualità sul territorio dell'Unione europea (a titolo indicativo, cfr. la mappa della rete transeuropea dei trasporti nel 2001 di seguito riportata).



Accontentandosi di una tariffazione circoscritta alla rete TEN-T, sono possibili deviazioni del traffico su strade statali parallele o altri assi a forte densità urbana con rilevanti conseguenze in termini di regolazione del traffico e di congestione, e persino di incidenti e di problemi

³ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

ambientali. A titolo illustrativo, può essere citata la strada statale N7, parallela all'autostrada A7 Lione-Marsiglia, la statale N10, parallela all'autostrada A10 Bordeaux-Parigi, o la statale N-II, parallela all'autostrada A7 Figueras-Barcellona. Si propone quindi che, nei casi in cui una strada statale o principale si trovi ad alcuni chilometri da un'autostrada, gli Stati membri possano ampliare il campo d'applicazione del quadro comunitario a questi itinerari paralleli. La Commissione valuterà caso per caso la proporzionalità di questa misura.

Questa definizione della rete disciplinata dal quadro normativo comunitario non osta al fatto che gli Stati membri, conformemente al principio di sussidiarietà, considerino di applicare un sistema di tariffazione delle infrastrutture a strade che non fanno parte delle arterie principali. In particolare, questa possibilità potrebbe consentire ai paesi in via di adesione, la cui rete principale è ancora limitata, di applicare una tariffazione su altre strade al fine di liberare i mezzi finanziari atti a migliorare la rete nel suo complesso.

4. Uso delle entrate derivanti dalla tassazione delle infrastrutture

La proposta di direttiva si basa su un principio generale secondo il quale le entrate provenienti dai pedaggi e i diritti di utenza devono essere utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura stradale relativa e per il settore dei trasporti nel suo insieme, considerando altresì lo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto. Tali paesi non potrebbero quindi utilizzare queste entrate nell'ambito delle spese generali, ad esempio in materia di sanità o d'istruzione. La Commissione, gli Stati membri e l'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture, che dovrà essere designata dagli Stati membri, provvederanno affinché questo principio sia rigorosamente rispettato.

Il problema di un corretto impiego delle entrate è tanto più importante in quanto la proposta di direttiva prevede la possibilità per gli Stati membri di applicare aumenti ai pedaggi nel caso di strade in zone particolarmente sensibili, in particolare nelle regioni montuose (Alpi, Pirenei); per queste infrastrutture, la proposta di direttiva prevede la possibilità di una maggiorazione a condizione che le entrate siano destinate al miglioramento dei trasporti esistenti e allo sviluppo di modalità di trasporto alternative lungo lo stesso corridoio o nella stessa zona (ad esempio per la costruzione dell'asse ferroviario Lione-Torino). A differenza del sistema degli "ecopunti", applicati per il transito su tutto il territorio austriaco, queste maggiorazioni degli oneri imposti sarebbero già chiaramente destinate alla promozione delle reti di trasporto – stradali e di altro tipo – in una zona determinata.

Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 ha evidenziato gli sforzi che devono ancora essere effettuati per decongestionare le grandi arterie e realizzare le tratte necessarie per la configurazione delle reti transeuropee dei trasporti. La tariffazione potrebbe anche avere un effetto moltiplicatore per il finanziamento di nuovi tratti lungo un corridoio o in una zona multimodale in regioni particolarmente sensibili.

III. I VANTAGGI DELLA TARIFFAZIONE

1. Un migliore funzionamento del mercato

La proposta di direttiva contribuirà in modo essenziale a migliorare l'efficacia e la produttività del settore dei trasporti stradali. Una disciplina comunitaria in materia di tariffazione stradale permetterà non soltanto agli utenti di pagare un prezzo più equo, differenziando le tariffe in funzione delle caratteristiche locali, ma anche di contribuire a porre in essere condizioni di concorrenza leale tra gli operatori nell'Unione europea in modo tale da rafforzare l'integrazione del mercato interno e dunque la competitività dell'economia europea, evitando la frammentazione dello spazio comunitario.

Essa costituisce anche un quadro stabile e prevedibile in materia di tariffazione, consentendo agli operatori di prendere posizione ed elaborare al meglio la loro strategia di sviluppo nel grande mercato.

Come già sottolineato nel citato Libro bianco, una tariffazione per l'uso delle infrastrutture potrà sostituirsi nelle zone sensibili ai sistemi che regolano i diritti di passaggio. Infatti, in mancanza di un efficace sistema di tariffazione degli autoveicoli pesanti in Europa è stato introdotto il sistema degli "ecopunti", che riparte i diritti di passaggio nel territorio austriaco, quale soluzione intermedia per contenere il traffico di autoveicoli pesanti nelle Alpi.

2. Un uso più razionale delle infrastrutture

In presenza di modalità alternative, le tariffe differenziate per zona e in base alle caratteristiche del territorio favoriranno nel tempo il ricorso alle reti meno congestionate e ai mezzi di trasporto meno inquinanti e più sicuri. Una diminuzione della congestione, dell'inquinamento atmosferico mediante l'impiego di autoveicoli pesanti provvisti di dispositivi per la riduzione delle emissioni, e del numero di incidenti, comporterà anche una riduzione dei costi associati attualmente al trasporto, a vantaggio di una maggiore competitività dell'economia europea e di una migliore qualità della vita.

3. Un guadagno per l'economia europea

La tariffazione permetterà un risparmio annuo pari a diverse decine di miliardi di euro, grazie al minor tempo perduto nel traffico, al minor numero di sinistri e al miglioramento dell'ambiente. La tariffazione costituisce un incentivo, in particolare, alla sostituzione degli autoveicoli più inquinanti con mezzi dotati di tecnologie più efficienti e pulite. Le altre misure della politica dei trasporti, come le più severe norme antinquinamento, permetteranno di accentuare questi sviluppi positivi.

Si noti, inoltre, che questo sistema contribuirà a ridurre la distanza totale percorsa, inducendo le imprese di trasporto ad ottimizzare il loro carico e i committenti a ripensare la loro catena logistica.

4. Un sostegno al finanziamento di nuove infrastrutture

Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 ha evidenziato gli sforzi che devono ancora essere effettuati per decongestionare le grandi arterie e realizzare le tratte necessarie per la configurazione delle reti transeuropee dei trasporti. Il costo di realizzazione delle infrastrutture mancanti di questa rete transeuropea, il cui tracciato è stato deciso dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel 1996, è stimato attualmente ad almeno 600 miliardi di euro, di cui 100 miliardi di euro nei futuri Stati membri. Non è ancora stata trovata nessuna soluzione per fare fronte a queste necessità, in gran parte fuori dalla portata dei bilanci nazionali e comunitari. Fino ad oggi le infrastrutture di trasporto sono state sostanzialmente a carico dei bilanci pubblici. Ora, però, questa scelta non è più possibile e realistica, tenuto conto dei livelli di investimento necessari in un'Europa allargata e degli attuali vincoli di bilancio.

Una tariffazione differenziata delle infrastrutture permetterà di rendere disponibili entrate supplementari rispetto ad oggi. Queste eccedenze finanziarie potrebbero liberare un certo margine di manovra nei bilanci pubblici per finanziare nuovi investimenti in materia di trasporti e aumentare così la capacità della rete.

Gli Stati membri hanno anche la possibilità di applicare una maggiorazione dei pedaggi dell'ordine del 25% del pedaggio medio nelle zone particolarmente sensibili allo scopo di coprire finanziamenti incrociati a favore di altre infrastrutture di trasporto di elevato interesse europeo lungo lo stesso corridoio o nella stessa zona di trasporto. Queste entrate supplementari, unite al fatto di destinare i fondi provenienti dall'insieme degli oneri corrisposti per l'uso delle infrastrutture alla realizzazione di taluni assi o tratti stradali, contribuiranno in maniera reale a completare la rete transeuropea.

Altri strumenti concorreranno al raggiungimento di quest'obiettivo, in particolare quelli previsti nella comunicazione della Commissione "Sviluppare la rete transeuropea di trasporto", del 23 aprile 2003, che mira a promuovere i partenariati pubblico-privato e a generalizzare i sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità e la loro interoperabilità⁴.

5. Un sistema più trasparente e meno discriminatorio

Una riforma del sistema di applicazione di pedaggi e diritti di utenza renderà più trasparente il calcolo dei prezzi da imporre all'utente, al quale deve pervenire un chiaro segnale economico. Egli avrà accesso all'informazione tariffaria in modo da poter ottimizzare il tragitto e scegliere gli itinerari o le modalità che generano meno costi. Una migliore conoscenza di tali costi e il loro recepimento nel sistema tariffario permetteranno di responsabilizzare gli utenti nei confronti dei costi generati.

Il controllo dei costi del trasporto e della tariffazione garantirà, del resto, il corretto funzionamento del mercato unico, evitando le discriminazioni tariffarie. Occorre garantire in modo trasparente le modalità di una tariffazione giusta e non discriminatoria.

IV. MEZZI CONCRETI PER GARANTIRE L'ATTUAZIONE

1. Compensazione della tassa annuale sugli autoveicoli

La tariffazione delle infrastrutture non ha per obiettivo principale la garanzia di nuove entrate ma la fornitura di validi stimoli economici alle operazioni di trasporto tramite una struttura che tenga maggiormente conto dei costi esterni e delle infrastrutture nel prezzo dei trasporti. Mira anche a facilitare gli investimenti nel settore stradale e verso altre modalità di trasporto, se necessario.

Si osservi innanzitutto che la presente proposta di direttiva calcola la base dei pedaggi a partire dai costi complessivi per l'infrastruttura (costi di costruzione, di esercizio e di manutenzione). A questo pedaggio base sono aggiunti anche i costi degli incidenti, pur consentendo che i pedaggi siano differenziati in funzione di taluni costi esterni ambientali e legati alla congestione.

Al fine di controbilanciare i costi legati all'introduzione di un sistema di tassazione per l'uso delle infrastrutture, la presente proposta di direttiva permette quindi agli Stati membri di compensare l'introduzione di pedaggi e/o di diritti di utenza diminuendo la tassa annuale sugli autoveicoli (tassa di circolazione armonizzata dalla direttiva 1999/62/CE). La tassa annuale sugli autoveicoli è basata sulla proprietà dell'autoveicolo e non sul suo utilizzo e va pagata annualmente in un'unica soluzione. La tariffazione delle infrastrutture può sostituire, in parte o in toto, questa tassa con nuove norme più eque, in quanto consentono di applicare oneri che riflettono maggiormente i costi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura. Questi oneri saranno calcolati in funzione della distanza percorsa, adattati a seconda delle prestazioni ambientali

⁴ COM(2003) 132 def.

degli autoveicoli (le norme EURO, come prevede già la direttiva vigente) e del loro peso per asse, dei livelli di congestione e del numero di incidenti sulla rete.

Per le eventuali conseguenze del nuovo sistema sul settore viario, la Commissione potrà esaminare le condizioni attuative di una normativa che consenta di armonizzare determinate clausole contrattuali per tutelare le imprese di trasporto rispetto ai committenti. Questa possibilità, prevista nel già citato Libro bianco della Commissione, permetterebbe alle imprese di trasporto di rivedere eventualmente i prezzi in caso di aumento sensibile delle spese incorse per l'instaurazione di sistemi di tariffazione delle infrastrutture negli Stati membri.

2. Tecnologia della tariffazione delle infrastrutture

I sistemi di riscossione dei pedaggi più diffusi richiedono l'arresto dell'autoveicolo al casello, una scomodità per l'utente, talvolta con tempi di attesa considerevoli. La direttiva indica al riguardo che gli Stati membri devono prendere le misure necessarie affinché la riscossione sia effettuata in modo da ostacolare quanto meno possibile la libera circolazione del traffico, ovviando a qualsiasi controllo obbligatorio alle frontiere interne della Comunità.

L'istituzione di una nuova tariffazione per l'uso delle infrastrutture dovrebbe sfruttare appieno le nuove tecnologie, che già consentono l'installazione di dispositivi di automazione delle transazioni finanziarie, i quali registrano il chilometraggio, le caratteristiche tecniche degli autoveicoli e la localizzazione di un percorso grazie ai sistemi di radionavigazione via satellite. Questi sistemi offrono anche la possibilità di politiche tariffarie con una maggiore differenziazione nel tempo e nello spazio, con un costo ben inferiore rispetto ai sistemi classici.

Lo sviluppo di sistemi elettronici di pagamento dei pedaggi che utilizzino diverse tecnologie rischia comunque di creare nuovi ostacoli artificiali in un'Europa unificata e di imporre difficoltà inaccettabili ai conducenti. Per ovviare a questa situazione, è fondamentale che tali sistemi siano interoperabili a livello europeo. A tal fine, la Commissione ha adottato, il 23 aprile 2003, una proposta di direttiva relativa a un servizio europeo di telepedaggio che concorrerà a creare condizioni più propizie ad un uso razionale delle reti transeuropee dei trasporti. Scopo della proposta è istituire un servizio europeo di riscossione elettronico degli oneri per garantire l'interoperabilità dei sistemi di pagamento nel mercato interno. Tale sistema permetterebbe di ridurre la congestione, migliorare i flussi di traffico e limitare le transazioni in denaro liquido ai caselli. Gli utenti, infatti, potranno abbonarsi presso gli esercenti delle diverse parti delle reti. La proposta prevede che gli esercenti dei sistemi di riscossione degli oneri debbano essere in grado di garantire il servizio a partire dal 1° gennaio 2005 per tutti gli autoveicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate.

Con i più recenti sistemi attualmente in corso di installazione non sarà più necessario rallentare al passaggio ai caselli. Tali sistemi sono basati su tecnologie di comunicazione a corto raggio a microonde, che richiedono l'installazione, a bordo dell'autoveicolo, di dispositivi comunicanti con sistemi di ricezione/trasmissione esterni in grado di identificare l'autoveicolo ed effettuare le transazioni finanziarie. Questa esperienza ha aperto la strada alla concezione di sistemi basati principalmente sulla comunicazione non più con un dispositivo terrestre di identificazione dell'autoveicolo ma su sistemi via satellite (GPS oggi, ma GALILEO in futuro) che consentirebbero di localizzare l'autoveicolo in ogni momento, conoscerne i tragitti percorsi e calcolare il pedaggio dovuto, mentre il pagamento sarebbe effettuato mediante telefonia mobile (GSM).

3. L'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture

La tariffazione delle infrastrutture stradali dovrebbe andare di pari passo con l'istituzione, in ciascuno Stato membro, di un'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture, i cui compiti principali sarebbero:

- controllare il funzionamento dei sistemi nazionali di tariffazione in modo da garantire la trasparenza e la non discriminazione tra gli operatori;
- verificare che le risorse finanziarie derivanti dai pedaggi e dai diritti di utenza delle infrastrutture di trasporto siano, conformemente alla presente proposta di direttiva, reinvestite nelle reti di trasporto; occorre evitare che queste eccedenze finanziarie vengano deviate verso altri investimenti non produttivi per il settore dei trasporti;

la proposta di direttiva, infatti, non lascia al caso la destinazione dei mezzi finanziari, ma ne impone l'impiego per la manutenzione della rete stradale nonché per progetti sostenibili nel settore dei trasporti;

- promuovere sinergie tra le diverse fonti di fondi destinati alle infrastrutture di trasporto.

In sintesi, tale autorità dovrà garantire che i calcoli dei pedaggi sulla rete transeuropea e le strade alternative a tale rete e l'utilizzo delle entrate corrispondenti ai pedaggi e ai diritti di utenza siano conformi alle disposizioni della direttiva comunitaria. Essa dovrà essere indipendente per tenere conto, in modo non discriminatorio e con la massima trasparenza, degli interessi del settore sia pubblico che privato. In molti casi, infatti, quest'ultimo gestisce le strade o alcune strade della rete per le quali è imposto un onere.

In funzione delle necessità, ciascuno Stato membro potrà creare questa struttura, adattandola alle specificità della rete nazionale.

V. ELEMENTI DI ANALISI DELL'IMPATTO DELLA PROPOSTA

Il trasporto su strada genera esternalità che variano fortemente a seconda del luogo e dell'ora del percorso, del tipo di infrastruttura e delle caratteristiche dell'autoveicolo. Il progetto RECORDIT⁵ ha preso in esame tali costi per le diverse modalità di trasporto nell'Unione europea, valutando l'incidenza di un regime di tariffazione sugli autoveicoli pesanti. Con questo progetto i costi sono ripartiti secondo il luogo e la densità della popolazione.

La tariffazione del trasporto viario per gli autoveicoli pesanti basata sui costi esterni è stata analizzata anche con il modello SCENES⁶ per il 2020. Il modello opera un confronto tra uno scenario di base e uno scenario alternativo con tariffazione.

La presente proposta di direttiva contribuirà a ridurre gli effetti indesiderati esterni del trasporto su strada. In effetti, la differenziazione dei pedaggi incoraggerà l'utilizzo di

⁵ RECORDIT (REal COst Reduction of Door-to-door Intermodal Transport - Riduzione dei costi reali del trasporto intermodale porta a porta) è un progetto finanziato nel quadro del Quinto programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico. Le relazioni concernenti il progetto sono disponibili sul sito www.recordit.org

⁶ SCENES (Scenarios for European Transport - Scenari possibili per i trasporti europei) è un progetto finanziato nel quadro del Quarto programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel campo dei trasporti. Per maggiori informazioni, si prega di consultare la relazione definitiva sul sito: http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

autoveicoli meno inquinanti, i percorsi di trasporto delle merci saranno ottimizzati, le strade che rispettano maggiormente l'ambiente avranno un vantaggio competitivo e gli utenti saranno incentivati a modificare il loro comportamento tenendo conto dei costi reali del trasporto.

La capacità offerta dalle varie reti sarà quindi impiegata in modo più razionale ed efficace, riducendo gli ingorghi e, di conseguenza, ottimizzando i tempi. A lungo termine, gli operatori economici saranno incoraggiati a riorganizzare la loro catena logistica e persino ad adattare la scelta della modalità di trasporto in funzione di segnali economici chiari, con effetti benefici sull'ambiente e vantaggi per il settore dei trasporti.

Inoltre, grazie ad un sistema di pagamento delle infrastrutture, si può prevedere un sensibile aumento delle entrate nelle regioni congestionate e densamente popolate, il quale sarà utilizzato per migliorare l'efficienza del settore dei trasporti nel suo insieme.

Tra le conseguenze del nuovo sistema di tariffazione proposto, si possono rilevare, in particolare, gli aspetti seguenti:

- **Modifica degli itinerari degli autoveicoli pesanti**

Poiché il traffico che transita nelle zone sensibili sarà soggetto a una tariffa maggiorata, il trasporto merci su strada tenderà ad allontanarsi da tali zone e a concentrarsi sulle strade interurbane in cui il costo dell'inquinamento è minore. Se le zone montuose sono un passaggio obbligato, le modalità alternative, in particolare il trasporto combinato strada/rotaia, beneficeranno dell'effetto correttivo della direttiva sui pedaggi stradali.

- **Modifica del parco degli autoveicoli pesanti**

L'importo per tonnellata per i piccoli e i medi autocarri in circolazione sulla rete transeuropea sarà superiore all'importo per tonnellata per gli autoveicoli pesanti. Infatti, per ammortizzare l'onere imposto, i piccoli e i medi autocarri trasportano meno tonnellate di merci degli autoveicoli pesanti. Per quanto la quantità di merci trasportate sia inferiore rispetto agli autoveicoli pesanti, i piccoli autocarri danneggiano comunque le infrastrutture e contribuiscono direttamente - allo stesso modo di un autoveicolo pesante - ad aumentare la congestione sulla TEN e il numero di incidenti. La nuova tariffazione dovrebbe quindi incoraggiare, in certa misura, l'utilizzo di autoveicoli più pesanti, ottimizzando il trasporto merci su strada.

L'esempio della tariffazione in Svizzera ha dimostrato un forte impatto in termini di ristrutturazione del parco autoveicoli circolante. In seguito all'introduzione della tariffa chilometrica, le vendite di autoveicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate sono salite del 45%, con una forte crescita degli autocarri di peso superiore a 26 tonnellate. Dato che, in Svizzera, la tariffa si applica all'intera rete, l'effetto sul parco mezzi di una politica circoscritta alla TEN dovrebbe essere minore, pur restando significativo nella misura in cui tale rete assorbe il 50% del traffico in tonnellate/km.

Del resto, la tariffazione delle infrastrutture stradali dovrebbe generare altri cambiamenti positivi, come il progresso tecnologico riguardante gli autoveicoli, l'evoluzione delle modalità di esercizio delle imprese di trasporto di merci su strada e il miglioramento della logistica di gestione delle merci. La differenziazione dei pedaggi dovrebbe avere un impatto positivo sul parco mezzi. A titolo esemplificativo, le stime effettuate in occasione dell'introduzione del nuovo sistema di tariffazione in Germania mostrano, per il 2010, una diminuzione drastica

degli autoveicoli EURO III con una parte degli autoveicoli EURO V che supererebbe, per tale data, il 50%.

VI. CONCLUSIONI

Gli utenti dei servizi di trasporto hanno diritto di sapere che cosa pagano e perché. Occorre perciò promuovere sistemi in cui i costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture si riflettono nei prezzi del trasporto pagati dall'utenza, pur garantendo un servizio continuativo e di qualità su tutto il territorio.

Sempre più Stati membri prendono l'iniziativa di instaurare un sistema di tariffazione delle infrastrutture che addebiti tali costi all'utenza. Di fronte a queste azioni isolate degli Stati membri e tenuto conto dell'importanza che rivestono i trasporti su strada per l'economia europea, il vigente quadro comunitario di tariffazione deve essere rafforzato. Queste iniziative nazionali rischiano infatti di creare nuove distorsioni, compromettendo il buon funzionamento del mercato interno.

In seguito alle ripetute richieste degli Stati membri, del Consiglio europeo e del Parlamento europeo, la Commissione presenta una proposta che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Questo quadro comunitario costituisce un complemento importante del mercato interno, garantendo una libertà di circolazione sostenibile.

Questa riforma contribuirà in modo essenziale a migliorare l'efficienza e la produttività del settore dei trasporti. Le entrate derivanti dalla tariffazione permetteranno di finanziare i progetti della rete transeuropea che attualmente sono di gran lunga fuori portata per i bilanci nazionali e comunitari. A lungo termine, le imprese di trasporto e i committenti saranno incoraggiati a riorganizzare la loro catena logistica.

Questa proposta di direttiva costituisce un quadro che consentirà agli Stati membri, nel rispetto del principio di sussidiarietà, di fornire buoni incentivi economici per le operazioni di trasporto mediante una struttura di prezzi che riflette meglio i costi imposti alla collettività.

Un'applicazione progressiva della tariffazione ai trasporti commerciali potrà inoltre fungere da esempio e persuadere eventualmente gli Stati membri ad introdurre la tariffazione per le automobili private, in particolare in ambiente urbano.

VII. PRINCIPALI MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 1999/62/CE

Articolo 1 della proposta di direttiva

- **Il punto 1)** modifica l'articolo 2 della direttiva 1999/62/CE comprendente le definizioni dei termini utilizzati nel quadro della direttiva. Tra le nuove definizioni figurano la "rete cui si applicano i pedaggi" (nuove lettere a) e a) *bis*, che sostituiscono la definizione di "autostrada" nella direttiva 1999/62/CE), il concetto di "costo di costruzione" (non definito nella succitata direttiva), il concetto di "autoveicolo" (la direttiva ora si applica agli autocarri di peso superiore a 3,5 tonnellate). L'articolo 2 integra, infine, con un rinvio a uno degli allegati per maggiore chiarezza, l'insieme della nomenclatura attuale degli autoveicoli in materia di emissioni EURO.
- **Il punto 2)** adatta l'articolo 6 della direttiva 1999/62/CE, ai fini della coerenza del testo, per tenere conto della nuova possibilità offerta dalla proposta di direttiva di ridurre le tasse sugli autoveicoli conformemente al nuovo articolo 7 *ter*.

- **Il punto 3)** modifica e aggiunge diverse disposizioni all'articolo 7 della direttiva 1999/62/CE.
 - È sostituito il paragrafo 2 relativo alla rete autostradale sulla quale sono imposti i pedaggi. L'approccio basato sul concetto di "autostrada" è sostituito con un approccio sviluppato in altri atti comunitari, fondato sulla rete stradale transeuropea, cui si aggiungono le strade alternative a detta rete. Questo concetto di strade alternative alla rete transeuropea risponde alle attuali preoccupazioni negli Stati membri, confrontati a fenomeni di deviazione del traffico verso le arterie non soggette a pedaggio.
 - Il paragrafo 4, relativo al carattere non discriminatorio della tassazione delle infrastrutture, è sostituito con un testo più completo.
 - Il paragrafo 5 *bis* è inteso per adattare la direttiva 1999/62/CE al progresso tecnico in materia di pedaggi, ossia ai sistemi elettronici di pagamento. Si tratta, in effetti, di garantire che tali sistemi siano installati in modo tale da non essere svantaggiosi per il settore stradale e da non ostacolare la libera circolazione dei trasporti.
 - Il paragrafo 9 elabora la base di calcolo dei pedaggi medi ponderati. Il testo della direttiva 1999/62/CE è sostituito dal nuovo approccio della presente proposta (costi di infrastruttura totali e costi degli incidenti).
 - Il paragrafo 10 della direttiva 1999/62/CE è sostituito dal nuovo approccio in materia di differenziazione dei pedaggi medi ponderati. Gli Stati membri potranno ora far variare i pedaggi in funzione dei diversi tipi di autoveicoli, dell'ora del giorno e del livello di congestione nonché dell'asse della rete stradale. La proposta di direttiva prevede altresì che la differenziazione dei pedaggi in funzione dell'asse della rete stradale sia obbligatoria a partire dal luglio 2008.
 - Il nuovo paragrafo 11 prevede la possibilità di applicare maggiorazioni ai pedaggi nelle zone particolarmente sensibili, in particolare quelle montuose. Questa disposizione costituisce un elemento innovatore fondamentale della proposta di direttiva e concorre alla realizzazione della rete di trasporto (su strada e di altra natura) in dette zone sensibili. Le maggiorazioni saranno applicate sotto lo stretto controllo della Commissione.
 - Il nuovo paragrafo 12 comprende una modalità pratica di applicazione dei pedaggi da parte degli Stati membri, la quale riflette il nuovo orientamento caratterizzato da una maggiore differenziazione dei pedaggi.
- **Il punto 4)** aggiunge gli articoli 7 *bis* e 7 *ter* alla direttiva 1999/62/CE. L'articolo 7 *ter* stabilisce i principi del calcolo dei pedaggi secondo un metodo comune, elaborato in un nuovo allegato III alla direttiva 1999/62/CE. Il succitato articolo consente agli Stati membri che introducono la tassazione delle infrastrutture di concedere, a titolo compensativo, una riduzione della tassa sugli autoveicoli, che non esclude altre forme di sgravio.
- **Il punto 5)** aggiunge gli articoli 8 *bis* e 8 *ter* alla direttiva 1999/62/CE. L'articolo 8 *bis* impone agli Stati membri di istituire un'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture. Si tratta di una misura necessaria alla corretta attuazione del nuovo quadro istituito dalla direttiva. L'articolo 8 *ter* precisa le condizioni di esonero e di riduzione dei pedaggi.

- **Il punto 6)** modifica principalmente il concetto di destinazione delle entrate derivanti dalla tassazione per l'uso delle infrastrutture di cui all'articolo 9 della direttiva 1999/62/CE. Se la direttiva 1999/62/CE lascia gli Stati membri liberi di destinare tali entrate a qualsiasi genere di spesa, la nuova proposta prevede che esse siano riservate al settore dei trasporti, tenendo conto dello sviluppo equilibrato delle reti di trasporto.
- **Il punto 7)** aggiunge gli articoli 9 *bis*, 9 *ter* e 9 *quater* alla direttiva 1999/62/CE. L'articolo 9 *bis* impone agli Stati membri di istituire i giusti controlli e un regime sanzionatorio al fine di garantire la corretta applicazione della direttiva. L'articolo 9 *ter* è finalizzato all'aggiornamento degli allegati tecnici alla direttiva, in particolare del nuovo metodo di calcolo dei pedaggi. Infine, l'articolo 9 *quater* introduce la procedura dei comitati e la procedura di consultazione della Commissione. Questa disposizione corrisponde all'applicazione pratica delle nuove competenze della Commissione relativamente alla tassazione delle infrastrutture (per la definizione della rete disciplinata dalla direttiva, per il controllo dei parametri di calcolo dei pedaggi, ecc.).
- **Il punto 8)** modifica l'articolo 11 della direttiva 1999/62/CE. Prevede che la Commissione presenti, entro il 1° luglio 2008, una relazione al Parlamento e al Consiglio sull'applicazione della direttiva e degli effetti relativi.
- **Il punto 9)** prevede l'aggiornamento dei diritti di utenza di cui all'allegato II della direttiva 1999/62/CE. Tali diritti di utenza, fissati nel 1999, sono stati adeguati in funzione di un fattore correttivo calcolato sulla base dell'inflazione nell'Unione europea nel 2000 (1,9%), nel 2001 (2,2%) e nel 2002 (2,1%).
- **Il punto 10)** introduce un allegato 0, in cui figurano le diverse norme EURO applicabili agli autoveicoli [cfr. anche il precedente punto 1)].
- **Il punto 11)** introduce un nuovo allegato 2, che illustra il metodo di calcolo dei pedaggi [cfr. anche il precedente punto 4)].

Articolo 2 della proposta di direttiva

Applicazione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative da parte degli Stati membri per conformarsi alla proposta di direttiva.

Articolo 3 della proposta di direttiva

Entrata in vigore della proposta di direttiva.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(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 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 infrastrutture⁷, in particolare l'articolo 7,

vista la proposta della Commissione⁸,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹¹,

considerando quanto segue:

- (1) L'eliminazione delle distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, il buon funzionamento del mercato interno e il miglioramento della competitività necessitano l'istituzione di meccanismi equi di imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto. Grazie all'adozione della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, si è raggiunto un certo grado di armonizzazione.
- (2) Una più giusta tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale è essenziale per garantire condizioni di trasporto sostenibili all'interno della Comunità. È auspicabile un uso ottimale della rete viaria esistente e una riduzione sensibile dei relativi effetti negativi, senza ulteriori costi per gli operatori, al fine di garantire una crescita economica solida e il buon funzionamento del mercato unico.

⁷ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (3) Nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", la Commissione ha annunciato l'intenzione di proporre una direttiva per la tariffazione delle infrastrutture stradali. Il 12 febbraio 2003, in occasione dell'adozione della relazione sulle conclusioni del Libro bianco, il Parlamento europeo ha confermato la necessità di una tariffazione delle infrastrutture. Il Consiglio europeo di Copenaghen del dicembre 2000 e il Consiglio europeo di Bruxelles del marzo 2003, peraltro, hanno accolto favorevolmente l'intenzione della Commissione di presentare una nuova direttiva "Eurobollo".
- (4) Per la determinazione dei pedaggi, la direttiva 1999/62/CE tiene conto dei costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo delle infrastrutture. Per non includere negli oneri imposti i costi di costruzione già coperti, la contabilizzazione di tali costi deve essere limitata solo alle nuove infrastrutture, cioè quelle appena realizzate o costruite in futuro. È tuttavia opportuno prevedere una disposizione particolare per non arrecare pregiudizio, per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi di costruzione, ai diritti derivanti da contratti di concessione esistenti al momento dell'entrata in vigore della direttiva.
- (5) Sarebbe auspicabile che, nell'introdurre i pedaggi, gli Stati membri tengano conto anche dei costi connessi agli incidenti non coperti dalle assicurazioni, i quali sono a carico della collettività.
- (6) Le operazioni internazionali di trasporto viario si concentrano sulla rete transeuropea di trasporto su strada. Inoltre, l'attuazione del mercato interno è fondamentale per il trasporto commerciale. Il quadro comunitario deve peraltro coprire il trasporto commerciale sulla rete stradale transeuropea, come definita nella 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 trasporti¹². Per evitare la deviazione del traffico, con eventuali gravi conseguenze per la sicurezza stradale e l'uso ottimale della rete di trasporto, gli Stati membri devono potere applicare i pedaggi su qualsiasi strada che costituisca un'alternativa diretta alla rete transeuropea (rete stradale principale). Conformemente al principio della sussidiarietà, gli Stati membri restano liberi di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade diverse da quelle della rete stradale principale, nel rispetto delle disposizioni del trattato.
- (7) La possibilità per l'utente di prendere decisioni che incidono sull'importo del pedaggio scegliendo gli autoveicoli meno inquinanti, itinerari ecologicamente meno vulnerabili, periodi meno congestionati nonché strade e autoveicoli più sicuri costituisce un elemento essenziale del sistema di pedaggio. Pertanto, è opportuno che gli Stati possano differenziare i pedaggi in funzione del tipo di autoveicolo, secondo la categoria di emissioni (classificazione EURO) e il grado dei danni provocati alle strade, il luogo, l'orario e il livello di congestione. Tale differenziazione deve essere proporzionale all'obiettivo perseguito.
- (8) Per quanto possibile, l'onere finanziario per il settore dei trasporti su strada non deve subire un aumento ma deve essere ripartito in modo diverso, sostituendo il sistema di tasse e di tariffe fisse con un sistema in cui i prezzi imposti variano a seconda

¹² GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

dell'utilizzo. Introducendo i pedaggi e/o i diritti di utilizzo, gli Stati membri devono già essere in grado di diminuire la percentuale delle tasse annuali sugli autoveicoli, eventualmente al di sotto dei livelli minimi di cui all'allegato I della direttiva 1999/62/CE.

- (9) Riguardo al finanziamento delle infrastrutture, occorre impegnarsi maggiormente per diminuire la congestione e ultimare le infrastrutture della rete transeuropea. Di conseguenza, per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo complesso, le entrate derivanti dalla tassazione delle infrastrutture devono essere destinate alla manutenzione delle infrastrutture stradali e a profitto del settore dei trasporti per contribuire allo sviluppo equilibrato di tutte le infrastrutture.
- (10) Speciale attenzione richiede il caso delle zone particolarmente sensibili, in particolare le regioni montuose, come le Alpi o i Pirenei. Infatti, il varo di nuovi progetti importanti di infrastrutture è spesso fallito per la mancanza delle risorse finanziarie eccezionali necessarie. Nelle regioni particolarmente sensibili, gli utenti devono quindi sostenere un onere supplementare per finanziare progetti essenziali aventi un valore europeo assai elevato e che dipendono, se del caso, da un'altra modalità di trasporto lungo il medesimo corridoio e nella stessa zona, il cui livello deve essere proporzionato per tutelare la libera circolazione dei trasporti. Tale importo deve essere legato alle necessità finanziarie del progetto e al valore di base dei pedaggi per non comportare oneri artificialmente elevati lungo un corridoio. Ciò potrebbe risultare, infatti, in una deviazione del traffico verso altri corridoi, provocando problemi locali di congestione e un uso inefficace delle reti.
- (11) La tassazione non deve essere né discriminatoria né implicare formalità eccessive o creare ostacoli alle frontiere interne. A tal fine, vanno presi i provvedimenti del caso tanto per consentirne il saldo in qualsiasi momento e mediante diversi sistemi di pagamento quanto per garantire che il dispositivo di pagamento elettronico installato a bordo dell'autoveicolo sia accessibile tanto all'utente occasionale quanto all'utente abituale.
- (12) Per garantire un'applicazione coerente e armonizzata del sistema di tariffazione delle infrastrutture, gli Stati membri devono determinare i livelli dei pedaggi tenendo in considerazione i diversi costi da coprire secondo un metodo comune. Tale metodo deve prevedere altresì le stime dei costi degli incidenti, che dovranno essere utilizzate qualora uno Stato membro non abbia effettuato una valutazione che rifletta, in modo più adeguato, le condizioni locali o regionali. Oltre a ciò, gli Stati membri comunicheranno alla Commissione, per approvazione, i valori unitari e gli altri parametri che prevedono di applicare per il calcolo dei vari elementi del costo dei pedaggi.
- (13) Affinché la direttiva sia attuata in modo corretto, gli Stati membri devono designare un'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture stradali. Si tratta di un organismo chiave atto a garantire, mediante un adeguato controllo, un uso equilibrato dei fondi disponibili. In tale contesto, vanno promosse norme semplici e chiare sulla creazione di sinergie tra le infrastrutture di modalità di trasporto alternative concorrenti lungo uno stesso corridoio.
- (14) Sono necessari ulteriori progressi tecnici per mettere a punto il sistema di tariffazione per l'uso della infrastruttura stradale. Deve essere istituita una procedura che consenta alla Commissione di adattare le disposizioni della direttiva 1999/62/CE ai progressi tecnici e di consultare gli Stati membri al proposito. Le misure necessarie per attuare

detta direttiva devono essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹³.

- (15) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista, ossia l'armonizzazione delle condizioni applicabili ai pedaggi connessi all'utilizzo delle infrastrutture stradali, non possono essere realizzati sufficientemente dagli Stati membri, e possono dunque, a motivo della loro dimensione comunitaria e tenuto conto della tutela del mercato interno dei trasporti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In virtù del principio della proporzionalità di cui al suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di detti obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è modificata nel modo seguente:

1) L'articolo 2 è modificato come segue:

a) Il testo della lettera a) è sostituito dal testo seguente:

«a) "rete stradale transeuropea", la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione 1692/96/CE del Parlamento e del Consiglio¹⁴ e illustrata con le opportune carte. Le carte si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionati nel dispositivo e/o all'allegato II di detta decisione;»

b) Sono inserite le seguenti lettere a) bis e a) ter:

«a) *bis* "rete stradale principale", la rete stradale transeuropea e qualsiasi altra strada su cui possa essere deviato il traffico della rete stradale transeuropea e che costituisca un'alternativa diretta a talune parti di detta rete; comprende gli assi urbani di transito di tali strade;

a) *ter* "costi di costruzione", i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, il costo degli interessi sul capitale investito, di infrastrutture nuove o non ultimate prima del ... [15 anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva];»

c) Alla lettera b), la locuzione «basata sulla distanza percorsa e sulla categoria dell'autoveicolo» è sostituita dalla locuzione «basata sulla distanza percorsa e sui costi corrispondenti per chilometro»;

d) Le lettere d) ed e) sono sostituite dal testo seguente:

«d) "autoveicolo", un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito esclusivamente al trasporto di merci su strada e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate;

¹³ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

¹⁴ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

e) autoveicolo della categoria «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati all'allegato 0 della presente direttiva.»

e) Viene soppressa la lettera f).

2) L'articolo 6 è modificato come segue:

a) Al paragrafo 2, la locuzione «Gli Stati membri possono applicare aliquote ridotte o esenzioni:» è sostituita dalla locuzione «Fatto salvo l'articolo 7 ter, gli Stati membri possono applicare aliquote ridotte o esenzioni:»

b) Al paragrafo 4, il testo «Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, secondo comma e dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo» è sostituito dal testo «Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo e dell'articolo 7 ter,».

3) L'articolo 7 è modificato come segue:

a) I paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dal testo seguente:

«1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza alle condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 12.

2. I pedaggi e i diritti di utenza si applicano agli autoveicoli definiti sulla rete stradale transeuropea. Gli Stati membri possono estendere i pedaggi e i diritti di utenza ad altre strade della rete stradale principale. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 6, tale estensione è assoggettata alla procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 5».

La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade diverse da quelle della rete stradale principale, nel rispetto delle norme del trattato.

b) Il paragrafo 4 è sostituito dal testo seguente:

«4. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, in particolare fondata sulla nazionalità del trasportatore oppure all'origine o alla destinazione dell'autoveicolo.»

c) Viene inserito il seguente paragrafo 5 bis:

«5 *bis* Gli Stati membri che utilizzano sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi e/o dei diritti di utenza mettono a disposizione di tutti gli autoveicoli, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici, le unità poste a bordo degli autoveicoli idonei (*on-board units* - OBU). Tali accordi non devono nuocere gli utenti non abituali della rete stradale né finanziariamente né in altro modo, ad esempio per via di oneri amministrativi supplementari o della necessità di altre attrezzature aggiuntive.»

d) Al paragrafo 7, il secondo comma è sostituito dal testo seguente:

«Le aliquote massime sono riviste ogni due anni a partire dal [data dell'entrata in vigore della presente direttiva]. Se necessario, la Commissione adatta le aliquote conformemente alla procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2.

e) Al paragrafo 7, è soppresso il terzo comma.

f) Il paragrafo 9 è sostituito dal testo seguente:

«9. I pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi, compresi i costi della infrastruttura che mirano a ridurre gli effetti nocivi connessi al rumore e i costi corrispondenti ai pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura, agli elementi ambientali obiettivi, quali ad esempio la contaminazione del terreno nonché ai costi diretti o indiretti connessi agli incidenti, i quali, non essendo coperti da un regime assicurativo, rimangono a carico della società.

Il calcolo dei pedaggi medi ponderati è effettuato lasciando impregiudicati, per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi di costruzione, i diritti derivanti da contratti di concessione esistenti al ... [data dell'entrata in vigore della presente direttiva]».

g) Il paragrafo 10 è sostituito dal testo seguente:

«10. Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al paragrafo 9, gli Stati membri possono differenziare le aliquote dei pedaggi riscossi in funzione:

a) dei diversi tipi di autoveicoli, secondo la classe dei danni arrecati alle strade, conformemente all'allegato III, e la classe delle emissioni EURO, conformemente all'allegato 0;

b) dell'ora del giorno e del livello di congestione, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 100% del pedaggio imposto durante il periodo del giorno meno costoso;

c) dell'asse della rete stradale interessato, a seconda della sensibilità della zona sul piano ambientale la densità di popolazione o il rischio di incidenti.

Qualsiasi modulazione dei pedaggi in relazione ai diversi tipi degli autoveicoli, del momento della giornata e del livello di congestione o dell'asse interessato della rete stradale è proporzionale all'obiettivo perseguito.

Entro il 1° luglio 2008, gli Stati membri sono tenuti a fare variare le aliquote dei pedaggi in funzione dell'asse interessato della rete stradale, in conformità con la lettera c).

h) Sono aggiunti i seguenti paragrafi 11 e 12:

«11. In casi eccezionali di infrastrutture in regioni particolarmente sensibili, in particolare nelle regioni montane, e previa consultazione della Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 5, è possibile applicare ai pedaggi una maggiorazione per la copertura di un finanziamento incrociato dei costi di investimento di altre infrastrutture di trasporto aventi un elevato interesse europeo lungo il medesimo corridoio e nella medesima zona di trasporto. La maggiorazione non può superare il 25% dei pedaggi. L'applicazione di questa disposizione è assoggettata alla presentazione dei piani finanziari per le infrastrutture di cui trattasi e di un'analisi dei costi e dei benefici per il nuovo progetto di infrastruttura. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri, l'applicazione di tale disposizione è soggetta all'accordo degli Stati membri interessati.

Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfa le condizioni fissate dal presente paragrafo, la Commissione richiede il parere del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1. La Commissione può respingere i piani di tariffazione presentati dallo Stato membro interessato a norma della procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2.

Quando la Commissione comunica allo Stato membro interessato che intende chiedere il parere del comitato, viene sospeso il termine di 30 giorni di cui all'articolo 2 della decisione del Consiglio citata all'articolo 9 *quater*, paragrafo 5.

12. Ciascuno Stato membro provvede affinché la classificazione degli autoveicoli immatricolati sul suo territorio, basata sulle emissioni e sui danni arrecati alle strade, possa essere facilmente identificabile.

Qualora, ad un controllo, un conducente fosse impossibilitato a fornire i documenti necessari, gli Stati membri possono applicare pedaggi identici a quelli applicabili alla categoria degli autoveicoli più inquinanti e più dannosi per le strade, vale a dire gli autoveicoli EURO 0 e gli autoveicoli della classe III dei danni alle strade.»

4) Sono inseriti i seguenti articoli *7 bis* e *7 ter*:

«Articolo *7 bis*

1. Gli Stati membri determinano i livelli dei pedaggi, tenendo in considerazione i diversi costi da coprire, conformemente al metodo comune stabilito all'allegato III. Le stime dei costi degli incidenti che figurano al punto 2 dell'allegato sono utilizzate nel caso in cui uno Stato membro non abbia effettuato una valutazione che riflette, in modo più idoneo, le condizioni locali o regionali.

2. Gli Stati comunicano alla Commissione i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo. Previo parere del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1, la Commissione approva tali valori e parametri a norma della procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2.

Articolo *7 ter*

1. Fatte salve le disposizioni degli articoli 87 e 88 del trattato e altre disposizioni del diritto comunitario, istituendo un sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza per le infrastrutture, gli Stati membri possono concedere, a titolo compensativo per tali oneri, una riduzione delle aliquote applicabili per la tassa sugli autoveicoli, se del caso, a un livello inferiore alle aliquote minime fissate all'allegato I.

2. Il livello della compensazione deve essere commisurato al livello dei pedaggi e/o dei diritti di utenza pagati. Gli Stati membri possono tuttavia stabilire una media basata sulla compensazione concessa alle diverse categorie di autoveicoli di cui all'allegato.

3. Gli Stati membri riuniscono in un programma comune il sistema di riscossione dei pedaggi e/o dei diritti di utenza e il regime di compensazione. Un regime di questo genere va attuato nell'anno successivo all'introduzione del nuovo sistema di imposizione dei pedaggi e/o dei diritti di utenza.»

5) Sono inseriti i seguenti articoli *8 bis* e *8 ter*:

«Articolo *8 bis*

1. Ciascuno Stato membro provvede a designare un'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture.

2. L'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture controlla il funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione tra gli operatori.

3. Lasciando impregiudicata l'autonomia dei concessionari privati, l'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture verifica che le entrate derivanti da pedaggi e diritti di utenza

per l'uso delle infrastrutture di trasporto siano utilizzate per progetti sostenibili nel settore dei trasporti.

4. L'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture promuove la creazione di sinergie nel finanziamento, coordinando diverse fonti di finanziamento delle infrastrutture di trasporto.

5. Gli Stati membri comunicano la Commissione l'autorità indipendente di supervisione delle infrastrutture designata e le relative competenze e responsabilità.

Articolo 8 *ter*

Gli abbattimenti o le riduzioni eventuali concessi sui pedaggi si limitano al risparmio effettivo realizzato sui costi amministrativi da parte dell'operatore dell'infrastruttura. Per fissare il livello dell'abbattimento, si devono escludere le economie sui costi già comprese nei pedaggi riscossi.»

6) L'articolo 9 è modificato come segue:

a) Al paragrafo 1, il testo della lettera c) è sostituito dal testo seguente:

«c) di tasse sulle assicurazioni».

b) Il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

« 2. Fatto salvo l'articolo 7, le entrate derivanti dai pedaggi e dai diritti di utenza devono essere utilizzate per la manutenzione della relativa infrastruttura stradale e a favore del settore dei trasporti nel suo complesso, considerando altresì lo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto.»

7) Sono inseriti i seguenti articoli 9 *bis*, 9 *ter* e 9 *quater*:

«Articolo 9 *bis*

Gli Stati membri pongono in essere gli adeguati controlli e determinano il regime sanzionatorio applicabile alle infrazioni relative alle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva; intervengono nel modo più opportuno al fine di garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 9 *ter*

La Commissione aggiorna gli allegati in base al progresso tecnico o all'aumento dei prezzi, a norma della procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 3.

Articolo 9 *quater*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito in virtù dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970¹⁵.
2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.

¹⁵ GUL 130 del 15.6.1970, pag. 4.

3. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.

Il periodo previsto all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a [tre] mesi.

4. Il comitato adotta il suo regolamento interno.

Se si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la decisione del Consiglio, del 21 marzo 1962¹⁶, relativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per talune disposizioni legislative, regolamentari o amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti.»

- 8) Il testo dell'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 11

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 1° luglio 2008, una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della densità della circolazione.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni necessarie alla Commissione entro il termine di dodici mesi prima di tale data».

- 9) La tabella, che figura all'allegato II e riporta l'importo dei diritti annuali, è modificata come segue:

«Diritto annuale

	fino a 3 assi	4 o più assi
EURO 0	1 020	1 648
EURO I	904	1 488
EURO II e meno inquinanti	797	1 329

- 10) Viene inserito l'allegato 0, il cui testo figura all'allegato I della presente direttiva.

- 11) Viene inserito l'allegato III, il cui testo figura all'allegato II della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 1° luglio 2005. Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché la tabella di corrispondenza tra dette disposizioni e la presente direttiva.

¹⁶ GU L 23 del 3.4.1962, pag. 720. Decisione modificata dalla decisione 73/402/CEE del Consiglio, del 22 novembre 1973 (GU L 347 del 17.12.1973, pag. 48).

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

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, [...]

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO I

«ALLEGATO O»

LIMITI DI EMISSIONI

1. Autoveicolo «EURO 0»

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

2. Autoveicolo «EURO I» / «EURO II»

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

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

3. Autoveicolo «EURO III» / «EURO IV» / «EURO V»

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

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh	Fumi m ⁻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

(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.

Nel caso dei motori Diesel, anch'essi sottoposti alla prova ETC, e soprattutto dei motori a gas, i volumi specifici del monossido di carbonio, degli idrocarburi non metanici, del metano (se del caso), degli ossidi di azoto e delle particelle (se del caso) non devono superare i seguenti valori:

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi non metanici (NMHC) g/kWh	Volume di metano (CH ₄) ⁽¹⁾ g/kWh	Volume degli ossidi di azoto (NOx) g/kWh	Volume di particelle (PT) ⁽²⁾ g/kWh
Autoveicolo «EURO III»	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
Autoveicolo «EURO IV»	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
Autoveicolo «EURO V»	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Solo per motori alimentati a gas naturale.

(2) Non applicabile ai motori alimentati a gas.

(3) 0,21 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,75 dm³ e il regime nominale è superiore a 3 000 min⁻¹.

ALLEGATO II

«ALLEGATO III

CALCOLO E IMPUTAZIONE DEI COSTI

Il presente allegato stabilisce il metodo di calcolo dei vari elementi dei pedaggi. Per quanto indicativi, le stime dei costi e i dati utilizzati al punto 2 dovranno comunque essere utilizzati qualora uno Stato membro non abbia effettuato una valutazione che rifletta, in modo più adeguato, le condizioni locali o regionali.

1. Costi di infrastruttura

1.1. Costi degli investimenti nelle infrastrutture

I costi di investimento nelle infrastrutture, calcolati come costi della costruzione delle infrastrutture in questione ed espressi sotto forma di importo annuale (compreso un normale tasso di interesse sul capitale investito) per tutta la durata di vita predeterminata delle infrastrutture, devono essere imputati in proporzione al numero di autoveicoli/chilometri percorsi annualmente per ciascuna categoria di autoveicoli.

Costo unitario degli investimenti (euro per autoveicoli/km) =

Annualità di ammortamento dell'investimento e degli interesse sul capitale investito

*** parte del traffico commerciale**

/chilometri percorsi dagli autoveicoli commerciali

1.2. Costi dei danni alle infrastrutture

I costi dei danni alle infrastrutture, calcolati come media (su un massimo di cinque anni) delle spese annuali di manutenzione e di esercizio delle infrastrutture in questione, devono essere imputati in proporzione al numero di autoveicoli/chilometri percorsi annualmente per ciascuna categoria di autoveicoli, ponderati mediante un fattore di equivalenza. Questo fattore, fornito al punto 1.3 del presente allegato, esprime il fattore di incidenza di ciascuna categoria di autoveicoli incide sui costi di manutenzione e di esercizio delle infrastrutture in questione. Questo fattore viene definito in base al peso, al sistema di sospensione e al numero di assi degli autoveicoli.

Costo unitario di infrastruttura (euro per autoveicoli/km) =

Spese di manutenzione e di esercizio annualizzate

*** parte del traffico per categoria di autoveicoli ponderata mediante i coefficienti di equivalenza**

/chilometri percorsi per categoria di autoveicoli

1.3. Classi di autoveicoli e fattori di equivalenza

La tabella riporta i coefficienti di equivalenza.

<i>Classe dell'autoveicolo</i>	<i>Coefficiente di equivalenza</i>	
	<i>Manutenzione strutturale¹⁷</i>	<i>Manutenzione ordinaria</i>
< 3,5 t	0,0001	1
Compresi tra 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1,46	3
> 7,5 t, Classe I	2,86	3
> 7,5 t, Classe II	5,06	3
> 7,5 t, Classe III	8,35	3

La manutenzione strutturale è la manutenzione realizzata occasionalmente, come il rinnovo degli strati di asfalto, il rinforzo delle opere e, in alcuni casi, degli strati di base. I costi di questo tipo di manutenzione sono proporzionali ai danni causati dal traffico alle infrastrutture. Essi variano in funzione del peso per asse. Secondo una legge generalmente riconosciuta, questi danni sono funzione del quadruplo della potenza del peso per asse. Di conseguenza, un raddoppio del peso moltiplica per 16 il danno alla carreggiata.

La manutenzione ordinaria è la manutenzione effettuata ogni anno, come la segnaletica orizzontale, la pulizia dei fossati, la manutenzione invernale, ecc. Sebbene non siano legate al peso degli autoveicoli, queste spese riflettono l'intensità e la composizione del traffico globale.

Se la contabilità del gestore dell'infrastruttura non consente di distinguere le spese strutturali dalle altre spese, queste ultime saranno considerate pari al 20% del totale delle spese.

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella in appresso.

Gli autoveicoli devono essere 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 t rientrano nella classe 0.

¹⁷ Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 0,5 - 5,5 - 6,5 - 7,5 e 8,5 tonnellate.

Autoveicoli a motore

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti ¹⁸		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		
Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	
Due assi				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tre assi				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25	23	25	
25	26	25	26	
Quattro assi				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29	27	29	
		29	31	II
		31	32	

¹⁸ Sospensioni riconosciute equivalenti secondo la definizione dell'allegato II alla 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).

29	31		
31	32		

Insieme degli 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 tonnellate)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato(in tonnellate)		
Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	
2 + 1 assi				
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	
2 + 2 assi				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38	36	38	

2 + 3 assi				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
3 + 2 assi				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 assi				
36	38	36	38	I
38	40	38	40	II
40	44	40	44	

2. Costo degli incidenti

Il costo unitario per tipo di incidente sarà adeguato in funzione del rischio connesso a ciascun tipo di incidente e a ciascun tipo di autoveicolo. Verrà quindi sottratto l'importo del premio assicurativo per tipo di autoveicolo. Il risultato finale dovrà essere espresso in euro per chilometro percorso. Va operata una differenziazione tra autostrade, strade urbane e strade non urbane.

La seguente formula permette, in modo semplificato, di tenere conto del costo degli incidenti non coperti dalle assicurazioni:

Costo unitario degli incidenti per tipo di infrastruttura (euro per autoveicolo/km) =
(somma per tutti i tipi di incidente dei costi per tipo di incidente
*** numero di incidenti per tipo in cui è coinvolto un autoveicolo pesante -**
premi assicurativi)
per autoveicoli/km

Valore stimato dei costi per tipo di incidente:

Rischio di incidente	
Mortale	1 milione di € / caso
Ferito grave	135 000 € / caso
Ferito lieve	15 000 € / caso