

Gazzetta ufficiale

C 275 E

dell'Unione europea

48º anno

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

8 novembre 2005

<u>Numero d'informazione</u>	<u>Sommario</u>	<u>Pagina</u>
2005/C 275 E/01	I <i>Comunicazioni</i>	
	Consiglio	
2005/C 275 E/02	Posizione comune (CE) n. 33/2005 definita dal Consiglio il 6 settembre 2005, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una 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	1
	Posizione comune (CE) n. 34/2005 definita dal Consiglio il 23 settembre 2005, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio	19

IT

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 33/2005

definita dal Consiglio il 6 settembre 2005

in vista dell'adozione della direttiva 2005/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 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

(2005/C 275 E/01)

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 infrastrutture ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽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) 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 dipendono dall'istituzione di meccanismi equi di imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto. Grazie alla direttiva 1999/62/CE si è già raggiunto un certo grado di armonizzazione.

(2) Una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale è essenziale per incentivare condizioni di trasporto sostenibili all'interno della Comunità. L'obiettivo di un uso ottimale della rete stradale esistente e di una riduzione sensibile dei relativi effetti negativi dovrebbe essere raggiunto senza imporre ulteriori costi agli operatori, al fine di garantire una crescita economica solida e il buon funzionamento del mercato interno.

(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 dell'uso 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. In seguito al Consiglio europeo di Göteborg del 15 giugno 2001, che ha considerato con particolare attenzione la questione relativa a condizioni di trasporto sostenibili, il Consiglio europeo di Copenaghen del 12 e 13 dicembre 2002 e il Consiglio europeo di Bruxelles del 20 e 21 marzo 2003 hanno inoltre 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 garantire la trasparenza dei costi di costruzione che possono essere presi in considerazione, è necessario prevedere una disposizione specifica.

⁽¹⁾ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42. Direttiva modificata dall'atto di adesione del 2003.

⁽²⁾ GU C 241 del 28.9.2004, pag. 58.

⁽³⁾ GU C 109 del 30.4.2004, pag. 14.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 20 aprile 2004 (GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 372), posizione comune del Consiglio del 6 settembre 2005 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(5) Le operazioni internazionali di trasporto su strada si concentrano sulla rete transeuropea di trasporto su strada. Inoltre, il buon funzionamento del mercato interno è fondamentale per il trasporto commerciale. Il quadro comunitario dovrebbe di conseguenza applicarsi al 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 trasporti⁽¹⁾. Conformemente al principio della sussidiarietà, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade diverse da quelle della rete stradale transeuropea, nel rispetto del trattato.

(6) Per motivi di efficacia sul piano dei costi nell'attuazione del sistema di pedaggio, l'intera infrastruttura alla quale si riferisce un pedaggio non deve necessariamente essere soggetta a restrizioni di accesso per il controllo dei pedaggi applicati. Gli Stati membri possono scegliere di attuare la presente direttiva ricorrendo a pedaggi solo su un tratto particolare dell'infrastruttura alla quale si riferisce il pedaggio.

(7) I pedaggi dovrebbero fondarsi sul principio del recupero dei costi di infrastruttura. Nei casi in cui le infrastrutture abbiano beneficiato di un cofinanziamento a carico del bilancio generale dell'Unione europea, il contributo finanziario della Comunità non dovrebbe essere recuperato mediante i pedaggi, a meno che gli strumenti comunitari pertinenti non contengano disposizioni specifiche in base alle quali, nel determinare l'importo del cofinanziamento comunitario, si tiene conto delle future entrate derivanti dai pedaggi.

(8) La possibilità per l'utente di prendere decisioni che incidono sull'importo del pedaggio scegliendo gli autoveicoli meno inquinanti e i periodi o gli itinerari meno congestionati costituisce un elemento importante del sistema di tariffazione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri possano differenziare i pedaggi, secondo la categoria di emissioni dell'autoveicolo (classificazione «EURO») e il grado dei danni provocati alle strade, il luogo, l'orario e il livello di congestione. Tale differenziazione dovrebbe essere proporzionale all'obiettivo perseguito.

(9) Gli aspetti della fissazione delle tariffe commerciali per l'uso delle infrastrutture stradali non contemplati dalla presente direttiva dovrebbero rispettare le norme del trattato.

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

compensazione adeguata per tali oneri. Tale compensazione non dovrebbe comportare distorsioni di concorrenza nel mercato interno e dovrebbe essere soggetta alle pertinenti disposizioni del diritto comunitario, segnatamente alle aliquote minime applicabili per la tassa sugli autoveicoli fissate nell'allegato I della direttiva 1999/62/CE e alle disposizioni 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⁽²⁾.

(11) Laddove gli Stati membri riscuotano pedaggi o diritti d'utenza per l'uso di strade facenti parte della rete stradale transeuropea, alle strade soggette al pagamento di diritti dovrebbe essere attribuita adeguata priorità nei piani di manutenzione degli Stati membri.

(12) Speciale attenzione dovrebbe essere riservata al caso delle 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 considerevoli necessarie. In tali regioni, agli utenti potrebbe quindi essere chiesto di sostenere un onere supplementare per finanziare progetti essenziali aventi un valore europeo assai elevato, compresi i progetti che comportano un'altra modalità di trasporto lungo il medesimo corridoio. Tale importo dovrebbe essere legato alle necessità finanziarie del progetto e al livello di base dei pedaggi per evitare oneri artificialmente elevati lungo un corridoio. Ciò potrebbe portare, infatti, ad una deviazione del traffico verso altri corridoi, provocando problemi locali di congestione e un uso inefficiente delle reti.

(13) La tariffazione non dovrebbe essere discriminatoria e la sua riscossione non dovrebbe implicare formalità eccessive o creare ostacoli alle frontiere interne. A tal fine, dovrebbero essere presi i provvedimenti adeguati per agevolare il pagamento da parte di utenti occasionali, soprattutto qualora i pedaggi e/o i diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante un sistema che richiede l'impiego di un dispositivo di pagamento elettronico installato a bordo dell'autoveicolo.

(14) Per garantire un'applicazione coerente e armonizzata del sistema di tariffazione delle infrastrutture, i nuovi sistemi di pedaggio dovrebbero calcolare i costi sulla base di una serie di principi fondamentali, o collocarsi su livelli non superiori a quelli che risulterebbero dall'applicazione di siffatti principi. Tali requisiti non dovrebbero applicarsi a sistemi esistenti, a meno che questi non siano modificati in maniera sostanziale in futuro; per modifiche sostanziali si intenderebbero modifiche significative ai termini e alle condizioni originari del sistema di pedaggio mediante una modifica di un contratto con l'operatore del sistema di pedaggio, con l'esclusione delle modifiche

⁽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).

⁽²⁾ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

previste nel sistema originario. Nel caso di contratti in concessione la modifica sostanziale potrebbe essere attuata secondo una procedura di appalto pubblico. Per garantire la trasparenza senza creare ostacoli al funzionamento dell'economia di mercato nonché ai partenariati pubblici-privati, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione, per consentirle di formulare un parere, i valori unitari e gli altri parametri che prevedono di applicare per il calcolo dei vari elementi del costo dei pedaggi oppure, nel caso di contratti in concessione, il contratto pertinente e lo scenario di base. I pareri adottati dalla Commissione prima dell'introduzione di nuovi sistemi di pedaggio negli Stati membri lasciano del tutto impregiudicato l'obbligo della Commissione, sancito dal trattato, di garantire l'applicazione del diritto comunitario.

(15) Sono necessari ulteriori progressi tecnici per mettere a punto il sistema di tariffazione per l'uso della infrastruttura stradale. Dovrebbe 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 in proposito.

(16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (¹).

(17) Poiché lo scopo della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione delle condizioni applicabili ai pedaggi connessi all'utilizzo delle infrastrutture stradali, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua dimensione europea e tenuto conto della tutela del mercato interno dei trasporti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(18) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è modificata come segue:

(¹) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

1) l'articolo 2 è modificato come segue:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) "rete stradale transeuropea", la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (*), e illustrata con le opportune cartine. Le cartine si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;

(*) 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).»;

b) sono inserite le seguenti lettere:

«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 ... (*) laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al ... (*), o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il ... (*); 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 ... (*), o

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.

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

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 ... (*) 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 gli effetti nocivi connessi 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;»;

c) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) "pedaggio", il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 1, basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;»;

d) è inserita la seguente lettera:

«b bis) "pedaggio medio ponderato", gli importi totali percepiti attraverso i pedaggi in un determinato periodo divisi per i chilometri per veicolo in una determinata rete oggetto del pedaggio durante tale periodo, dove gli importi percepiti e i chilometri per veicolo sono calcolati per i veicoli ai quali si applicano i pedaggi;»;

e) le lettere c), d), e) ed f) sono sostituite dalle seguenti:

«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;

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

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

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 del veicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;»;

f) sono aggiunte le seguenti lettere:

«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 (*);

h) "pedaggio in concessione", il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

(*) GU L 134 del 30 aprile 2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1874/2004 della Commissione (GU L 326 del 29.10.2004, pag. 17);»

2) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) i paragrafi 1, 2, 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su parte di essa solo alle condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 12. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea o ad altri tipi di autoveicoli a motore che non rientrano nella definizione di "autoveicolo" sulla rete stradale transeuropea, nel rispetto del trattato.

2. Uno Stato membro può scegliere di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza applicabili solo ai veicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate. Qualora uno Stato membro scelga di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza ai veicoli al di sotto di tale limite di peso, si applicano le disposizioni della presente direttiva.

3. Per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale non possono essere imposti cumulativamente, per una determinata categoria di veicoli, pedaggi e diritti d'utenza. Tuttavia, gli Stati membri possono applicare anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.

4. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza del trasportatore, sul paese o luogo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione del veicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.»;

b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

«4 bis. 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 (*), nei casi e alle condizioni contemplati all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

4 ter. Poiché le strutture tariffarie che offrono agli utenti abituali sconti o riduzioni sul pedaggio possono consentire ai gestori dell'infrastruttura di compiere effettive economie sui costi amministrativi, gli Stati membri possono permettere l'applicazione di siffatti sconti o riduzioni a condizione che:

- soddisfino le condizioni di cui al paragrafo 10, lettera a),
- siano conformi al trattato, in particolare agli articoli 12, 49, 86 e 87,
- non causino distorsioni di concorrenza nel mercato interno,
- risultino in una struttura tariffaria lineare, proporzionale e disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati.

Tali sconti o riduzioni non superano comunque il 13 % del pedaggio pagato dai veicoli equivalenti cui lo sconto o riduzione non è applicabile.

4 quater. Tutti i piani di sconto o riduzione sono comunicati alla Commissione che ne verifica la conformità con le condizioni di cui ai paragrafi 4 bis e 4 ter e li approva secondo la procedura di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 2.

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

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e/o dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o diversa. In particolare, allorché riscuotono pedaggi e/o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri mettono a disposizione le unità da installare a bordo nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.»;

d) il secondo e il terzo comma del paragrafo 7 sono soppressi;

e) i paragrafi 9 e 10 sono sostituiti dai seguenti:

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

10. a) Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al paragrafo 9, gli Stati membri hanno la facoltà di differenziare le aliquote dei pedaggi riscossi al fine, fra l'altro, di lottare contro i danni ambientali e la congestione, ridurre al minimo i danni alle infrastrutture, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura interessata o promuovere la sicurezza stradale, a condizione che la differenziazione:

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

b) subordinatamente alle condizioni di cui alla lettera a), le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione:

— della categoria di emissione EURO di cui all'allegato 0, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 % al pedaggio richiesto per veicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o

— dell'ora, del giorno o della stagione, purché:

i) nessun pedaggio sia superiore del 100 % rispetto al pedaggio imposto durante l'ora, il giorno o la stagione meno costosi; o

ii) qualora il periodo meno costoso sia a tariffa zero, la penalità per l'ora, il giorno o la stagione più cari non sia superiore del 50 % del livello di pedaggio che sarebbe altrimenti applicabile all'autoveicolo in questione;

c) subordinatamente alle condizioni di cui alla lettera a), in casi eccezionali riguardanti progetti specifici di notevole interesse europeo, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica, disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità 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 condizioni previste dalla presente lettera.»;

f) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

«11. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione ai pedaggi per specifici tratti stradali:

a) che soffrono di un'acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli; o

b) il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali;

a condizione che:

— gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti prioritari di interesse europeo identi-

ficati nell'allegato III della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio della sezione stradale in cui è applicata la maggiorazione,

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

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

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

— il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari ed all'analisi dei costi e dei benefici presentati.

L'applicazione di questa disposizione a nuovi progetti transfrontalieri è soggetta all'accordo degli Stati membri interessati.

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

12. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare le informazioni di cui al paragrafo 10, lettera b), primo trattino, e il tipo di veicolo, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.»;

3) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 bis

1. Nel determinare i livelli di pedaggio medi ponderati applicabili alla rete di infrastrutture in questione o a una parte chiaramente definita di detta rete, gli Stati membri tengono conto dei vari costi di cui all'articolo 7, paragrafo 9. I costi considerati riguardano la rete o parte della rete su cui gravano i pedaggi e i veicoli soggetti al pedaggio. Gli Stati membri possono scegliere di non recuperare tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

2. I pedaggi sono determinati conformemente all'articolo 7 e al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Gli Stati membri calcolano i costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione da essi istituiti dopo il (*), utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III.

Per i nuovi pedaggi in concessione istituiti dopo il (*) il livello più alto di pedaggio è equivalente o inferiore al livello risultante dall'applicazione di un metodo basato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base ad un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione.

Non sono soggetti agli obblighi di cui al presente paragrafo i sistemi di pedaggio già istituiti al (*) 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 ... (*); ciò è valido per tutto il periodo di applicazione di detti sistemi e a condizione che non subiscano modifiche sostanziali.

4. Almeno quattro mesi prima dall'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio 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, e
- chiare informazioni sui veicoli soggetti al loro sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

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

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

— i contratti di concessione o modifiche rilevanti degli stessi,

— lo scenario di base su cui il concedente ha sviluppato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE; tale scenario di base contempla i costi stimati, quali definiti all'articolo 7, paragrafo 9, previsti nell'ambito della concessione, il traffico pronosticato diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

5. Per i casi soggetti agli obblighi di cui al paragrafo 3, la Commissione formula, entro quattro mesi dalla ricezione delle informazioni previste al paragrafo 4, un parere in cui precisa se appare che tali obblighi siano stati adempiuti.

I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1.

6. Se uno Stato membro intende applicare le disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 11, ai sistemi di pedaggio già vigenti al ... (*), lo Stato membro interessato deve fornire informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in questione è conforme all'articolo 2, lettera a *bis*, e all'articolo 7, paragrafi 9 e 10.»;

4) l'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), è sostituito dal seguente:

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

5) è inserito l'articolo seguente:

«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.»;

6) l'articolo 9 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera:

«d) delle tasse sulle assicurazioni.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Conformemente al principio di sussidiarietà, gli Stati membri decidono in merito alla destinazione delle entrate derivanti dai proventi dell'infrastruttura stradale. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, le entrate derivanti dai proventi dovrebbero essere utilizzate a favore del settore dei trasporti e dell'ottimizzazione di tutto il sistema dei trasporti.»;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«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.

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, in particolare dell'allegato III. La Commissione aggiorna e chiarisce gli allegati I, III e IV in base al progresso tecnico e gli allegati I e II in base all'inflazione, secondo la procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 3.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.»;

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, entro ... (*), tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della densità della circolazione e valutando il relativo impatto sul mercato interno, anche nelle regioni insulari, senza sbocco sul mare e periferiche della Comunità, i livelli di investimento nel settore e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

Se del caso, la relazione è corredata di proposte al Parlamento europeo e al Consiglio relative a un'ulteriore revisione della presente direttiva.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni necessarie alla Commissione entro ... (**).»;

9) la tabella riportata nell'allegato II contenente gli importi annuali è sostituita dalla seguente:

	«fino a tre assi	quattro o più assi
EURO 0 e EURO I	1020	1648
EURO II e EURO III	904	1488
EURO IV, EURO V ed EEV	797	1329»

10) l'ultima frase dell'allegato II è sostituita dalla seguente:

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

11) è inserito l'allegato 0, il cui testo figura nell'allegato I della presente direttiva;

12) è aggiunto l'allegato III, il cui testo figura nell'allegato II della presente direttiva;

13) è aggiunto l'allegato IV, il cui testo figura nell'allegato III della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro (***) . Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva unitamente ad una tabella che illustra la corrispondenza tra le disposizioni della presente direttiva e quelle adottate a livello nazionale.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

(*) cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

(**) cinquantaquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

(***) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

«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 (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Autoveicolo EURO I/EURO II

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

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

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

I volumi specifici del monossido di carbonio, degli idrocarburi totali, degli ossidi di azoto e delle particelle, determinati con la prova ESC, nonché dell'opacità dei fumi, determinata con la prova ELR, 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
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 II

«ALLEGATO III

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

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dei pedaggi medi ponderati in modo da rispecchiare l'articolo 7, paragrafo 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà degli Stati membri di scegliere, a norma dell'articolo 7 bis, paragrafo 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 7, paragrafo 10, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio (¹).

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma della direttiva 2004/18/CE del Consiglio e di altri strumenti comunitari 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 degli autoveicoli che rientrano nel loro sistema di pedaggio 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'articolo 7 bis, paragrafo 1), 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.
- 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.

(¹) Queste disposizioni, unitamente alla flessibilità concessa nelle modalità di recupero dei costi nel tempo (cfr. punto 2.1, terzo trattino), offrono un notevole margine per fissare i pedaggi a livelli accettabili per gli utenti e adattati agli obiettivi specifici della politica dei trasporti dello Stato membro.

- 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 automezzi pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di automezzi pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli automezzi 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 automezzi pesanti e altri tipi di traffico, in base a quote effettive e previste di autoveicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.

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

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

- i costi per la costruzione, la posa e il mantenimento delle cabine di pedaggio e altri sistemi di pagamento,
- le spese quotidiane di funzionamento, di amministrazione e di applicazione del sistema di riscossione del pedaggio,
- le tasse e i diritti amministrativi relativi ai contratti di concessione,
- le spese di gestione, amministrazione e servizio relative al funzionamento dell'infrastruttura.

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

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

4. Quota di traffico di automezzi pesanti, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione

- Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di autoveicoli/km di automezzi 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 pesanti.
- 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.

(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 appoggio basato su un lungo ciclo vitale.

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.»

ALLEGATO III

«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 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	
<i>Due 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>Tre assi</i>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
<i>Quattro assi</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	
		29	31	
		31	32	II
29	31			
31	32			

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

Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in 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	
33	36	33	36	III
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			
3 + 3 assi				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44»	

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

La Commissione ha adottato la sua proposta il 23 luglio 2003.

Il 20 aprile 2004, il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura.

Il 6 settembre 2005 il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾ e del Comitato delle regioni ⁽²⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Al suo quarto tentativo, il 21 aprile 2005, il Consiglio ha potuto giungere finalmente ad un accordo politico che crea le premesse per l'adozione della posizione comune, ponendo così fine ad un processo di negoziato interno che è durato più di 18 mesi. Le difficoltà incontrate per il conseguimento dell'accordo riflettono i diversi interessi e posizioni degli Stati membri che dipendono sia dalla posizione geografica (al centro o alla periferia del mercato interno) sia da altri fattori, quali lo stato di sviluppo della rete stradale esistente e il metodo preferito per il finanziamento dei progetti di infrastruttura.

I negoziati si sono svolti in un contesto politico che si fondava sul Libro bianco della Commissione del 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» ⁽³⁾, in cui si sottolineava il ruolo cruciale di un'efficace tariffazione delle infrastrutture di trasporto come strumento per riequilibrare la crescita dei diversi modi di trasporto e affrontare in tal modo i problemi crescenti della congestione e del danno ambientale.

1. *Conseguimento degli obiettivi politici fondamentali*

Nella sua posizione comune il Consiglio si è incentrato sulla questione di apportare miglioramenti specifici alla direttiva in vigore che costituiscano un valore aggiunto, in modo che il nuovo quadro giuridico rifletta le esigenze di una moderna politica dei trasporti del XXI secolo. In particolare la posizione comune:

- affronta i problemi della congestione e del danno ambientale,
- fornisce uno strumento per stanziare finanziamenti supplementari per investimenti in infrastrutture alternative (trasferimento modale),
- accorda maggiore trasparenza e obiettività nella fissazione dei pedaggi, assieme a «strumenti» supplementari per consentire alla Commissione di sorvegliare meglio la conformità,
- adatta il quadro giuridico al modello di partenariato pubblico-privato per il finanziamento della costruzione delle infrastrutture.

Le modifiche relative a questi quattro obiettivi sono riportate di seguito.

⁽¹⁾ GU C 241 del 28.9.2004, pag. 58.

⁽²⁾ GU C 109 del 30.4.2004, pag. 14.

⁽³⁾ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

*i) Trattare la congestione e il danno ambientale***Differenziazione dei pedaggi (articolo 7, paragrafo 10)**

La facoltà di differenziare i pedaggi in funzione delle categorie EURO e dell'ora del giorno è il principale meccanismo previsto per trattare la congestione e il danno ambientale. Il Consiglio si è ispirato al Parlamento europeo (emendamento 29) nell'introdurre la possibilità di variare i pedaggi nei fine settimana e nei giorni festivi. Tuttavia, la differenziazione permessa dal testo del Consiglio va ben oltre quella prevista dall'emendamento 29. La principale differenza consiste nel fatto che il Parlamento europeo è favorevole ad un limite globale, in modo che l'importo dei pedaggi più elevati non possa essere superiore al doppio dell'importo dei pedaggi più bassi. Invece, per la differenziazione, connessa ai danni arrecati alle strade (ossia peso, numero di assi), il Consiglio invece non limita in alcun modo la variazione e, per la variazione relativa alla categoria di emissione e al momento della giornata, i limiti del 100 % possono essere cumulati. Ciò comporta che un autocarro pesante inquinante che viaggia in ore di grande affluenza potrebbe pagare fino a quattro volte di più di un veicolo più leggero e pulito che viaggia in ore più tranquille. Tale effetto è ulteriormente rafforzato dall'introduzione della possibilità di una «aliquota zero» in talune ore del giorno.

Per evitare ogni abuso di tali nuove possibilità occorre introdurre un requisito chiaro e inequivocabile, in base a cui i sistemi di differenziazione debbono essere neutri a livello di entrate e qualsiasi eccedenza involontaria delle entrate deve essere compensata da una riduzione dei pedaggi negli anni successivi. Il principio della neutralità delle entrate figura anche nell'emendamento 12 del Parlamento europeo.

Il secondo elemento della posizione comune concernente le questioni ambientali e di congestione è la maggiorazione discussa al punto successivo.

*ii) Finanziamento delle infrastrutture alternative***Maggiorazione (articolo 7, paragrafo 11)**

Il Consiglio ha accettato che la proposta della Commissione preveda la possibilità in casi eccezionali di applicare una maggiorazione ai pedaggi nelle regioni montane e sulle strade soggette a congestione o a danno ambientale. Per i progetti transfrontalieri è stato stabilito il livello del 25 %, mentre per i progetti non transfrontalieri il massimo previsto è il 15 %. La proposta del Parlamento europeo (emendamento 30) di estendere la maggiorazione alle zone urbane inquinate non è stata accolta. L'esigenza di avere degli introiti provenienti da maggiorazioni da utilizzare per il finanziamento incrociato di progetti prioritari RTE lungo il medesimo corridoio di trasporto è stata invece approvata e rafforzata nel testo della posizione comune.

La maggiorazione è importante in quanto rappresenta un'entrata netta supplementare (superiore ai costi di costruzione della strada utilizzata) assegnata specificamente al finanziamento delle infrastrutture alternative (nella maggior parte dei casi infrastrutture ferroviarie).

*iii) Pedaggi obiettivi e trasparenti sotto il controllo della Commissione***Definizione dei «costi di costruzione» [articolo 2, lettera a bis)]**

La posizione comune include la nuova definizione proposta dalla Commissione quale strumento utile per definire i costi storici che possono essere presi in considerazione al momento del calcolo dei livelli di pedaggio. Il testo del Consiglio accoglie la proposta del Parlamento europeo (emendamento 21) di prendere in considerazione solo una parte di tali costi, ma adotta come riferimento per tale ripartizione la durata di vita predeterminata piuttosto che la durata dell'ammortamento. (L'ammortamento è più difficile da applicare, se la costruzione dell'infrastruttura non è finanziata tramite prestito).

Costi ammissibili (articolo 7, paragrafo 9)

La posizione comune accoglie la proposta della Commissione di esporre più dettagliatamente i costi su cui si possono basare i pedaggi. Elementi dell'emendamento 28 del Parlamento europeo, quali la soppressione dei costi connessi agli incidenti non coperti da regime assicurativo, l'inclusione della remunerazione del capitale e la precisazione che si tratta di livelli massimi (la precisazione si trova nell'articolo 7 bis, paragrafo 1, del testo del Consiglio) sono stati accettati.

Abbattimento del pedaggio per l'utente abituale (articolo 7, paragrafi 4 ter e 4 quater)

L'articolo 8 ter proposto dalla Commissione è stato soppresso e sostituito dalle disposizioni sopra indicate contenenti un limite percentuale relativo agli sconti per gli utenti abituali. Questo è un contributo significativo per assicurare maggiore chiarezza e obiettività per quanto riguarda il livello degli abbattimenti autorizzati in virtù del diritto comunitario.

Metodo/principi di calcolo (allegato III)

Il metodo sintetico proposto dalla Commissione è stato ampliato e sviluppato in una serie di principi globali per il calcolo e l'imputazione dei costi. Essi sono vincolanti per tutti i futuri sistemi di pedaggio, sebbene indirettamente per i sistemi basati su concessioni. La Commissione può aggiornare e chiarire tali principi mediante la procedura del comitato.

Supervisione del sistema (articolo 7 bis)

Pur accettando la proposta del Parlamento europeo di sopprimere le disposizioni intese a designare un'autorità indipendente di supervisione negli Stati membri (emendamenti 18 e 38), il ruolo della Commissione di controllare il sistema e di verificare la conformità dei nuovi sistemi di pedaggio con le norme in vigore è ulteriormente sviluppato nell'articolo 7 bis.

iv) *Compatibilità con i partenariati pubblici-privati (PPP)*

Disposizioni specifiche per i contratti di concessione

Poiché i partenariati pubblici-privati basati su concessioni stanno diventando lo strumento più comune per il finanziamento e la costruzione di nuove infrastrutture, il Consiglio ha introdotto diversi elementi nel testo della posizione comune, volti ad assicurare che la direttiva sia adeguata alla realtà dei PPP. Tali modifiche, che sono effettivamente la risposta del Consiglio alle preoccupazioni espresse negli emendamenti 9, 33 e 52 del Parlamento europeo, sono:

- speciale trattamento per i contratti nella definizione dei «costi di costruzione» nell'articolo 2 a bis,
- possibilità per i pedaggi di includere un margine di profitto nell'articolo 7, paragrafo 9,
- «applicazione indiretta» ai contratti di concessione del sistema di supervisione previsto nell'articolo 7 bis.

2. Altre questioni importanti

Ipoteca/assegnazione degli introiti di pedaggi (articolo 9, paragrafo 2)

Il Consiglio ha accettato interamente il delicato compromesso proposto dal Parlamento europeo su tale questione nell'emendamento 48. La rigorosa assegnazione degli introiti provenienti dalla maggiorazione (articolo 7, paragrafo 11) a fini di reinvestimento nei progetti RTE appropriati è mantenuta.

Costi ambientali esterni

Dopo aver esaminato gli emendamenti 2, 17, 25, 28, 41 e 50 del Parlamento europeo, il Consiglio ha scelto di seguire la proposta della Commissione e di mantenere l'attuale sistema basato sul recupero dei costi di infrastruttura.

Campo di applicazione (articolo 7, paragrafi 1 e 2)

La proposta della Commissione prevede che gli Stati membri applichino un sistema di pedaggio «tutto o nulla» a tutti i percorsi RTE e a tutti i veicoli inferiori alle 3,5 tonnellate. Il Consiglio ritiene che tale campo di applicazione costituirebbe un notevole disincentivo all'introduzione dei sistemi di pedaggio in molti Stati membri, dove l'accettazione del pedaggio da parte dell'opinione pubblica non è scontata. Di conseguenza, la proposta della Commissione potrebbe seriamente compromettere l'obiettivo fondamentale di passare ad un sistema in cui gli utenti contribuiscono maggiormente ai costi delle infrastrutture di trasporto da essi utilizzate. Il Consiglio ha invece optato per un quadro normativo in base a cui le norme comunitarie si applicano ognqualvolta viene riscosso un pedaggio su un percorso RTE per i veicoli pari o superiori a 3,5 tonnellate, ma che consente agli Stati membri di mantenere la facoltà di decidere quali parti della rete RTE saranno soggette a pedaggio e se esso è limitato ai veicoli pesanti.

In altri punti della direttiva il Consiglio ha cercato di limitare la flessibilità proposta dalla Commissione, che consente agli Stati membri di imporre pedaggi molto elevati su taluni percorsi (ad esempio tragitti con un'alta percentuale di traffico in transito). Ad esempio l'articolo 7, paragrafo 10, lettera c), proposto dalla Commissione, che autorizzava a differenziare i pedaggi su particolari tratti della rete stradale è stato soppresso.

Compensazione per gli utenti della strada

Come il Parlamento europeo (cfr. emendamento 36), il Consiglio si preoccupava del fatto che gli strumenti raccomandati nella proposta della Commissione per compensare i trasportatori dei nuovi costi causati dai sistemi di pedaggio, in particolare le riduzioni delle tasse sugli autoveicoli, potessero avere un effetto discriminatorio. Il Consiglio ha ritenuto inoltre che non vi fosse motivo di revocare l'armonizzazione delle tasse sugli autoveicoli realizzata con la direttiva in vigore. L'articolo 7 *ter* proposto dalla Commissione è pertanto soppresso dal testo del Consiglio e sostituito dal considerando 10 che fa riferimento anche ad altri mezzi di compensazione, quali una riduzione delle tasse sui carburanti, ispirandosi così all'idea contenuta nell'emendamento 13 del Parlamento europeo.

3. Emendamenti del Parlamento europeo

La risposta del Consiglio agli emendamenti 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 e 52 si trova nella parte che precede, relativa alle questioni essenziali.

Inoltre il Consiglio ha accettato integralmente, parzialmente o in linea di principio gli emendamenti 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 e 43.

III. CONCLUSIONE

Gli sforzi intensi e sostenuti compiuti nell'ambito del Consiglio per raggiungere un accordo sulla presente posizione comune riflettono la profonda consapevolezza dell'importanza di tale questione per la politica generale dei trasporti della Comunità. La posizione comune stabilisce un quadro giuridico in materia di tariffazione più chiaro e più agevole da attuare in modo trasparente, obiettivo ed equo, che offre allo stesso tempo nuove possibilità per utilizzare legittimamente i pedaggi come strumento per affrontare i problemi ambientali e di congestione della Comunità. Il testo comporta miglioramenti reali, identificabili e concreti della direttiva del 1999, equilibrando accuratamente l'esigenza di andare verso una politica dei trasporti sostenibile con quella del buon funzionamento del mercato interno.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 34/2005

definita dal Consiglio il 23 settembre 2005

in vista dell'adozione della direttiva 2005/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio

(2005/C 275 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (¹),

visto il parere del Comitato delle regioni (²),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato (³),

considerando quanto segue:

- (1) Nella Comunità europea è necessario migliorare l'efficienza degli usi finali dell'energia, controllare la domanda di energia e promuovere la produzione di energia rinnovabile, visto che esiste un margine di manovra relativamente limitato per potere agire ancora a breve o a medio termine sulle condizioni di approvvigionamento e di distribuzione dell'energia, creando nuova capacità o migliorando la trasmissione e la distribuzione. In tal modo la presente direttiva contribuisce a migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento.
- (2) Il miglioramento dell'efficienza degli usi finali dell'energia contribuirà anche alla riduzione del consumo di energia primaria e alla riduzione delle emissioni di CO₂ e di altri gas ad effetto serra. Queste emissioni sono in continuo aumento e rendono sempre più difficile il rispetto degli impegni di Kyoto. Più del 78 % delle emissioni di gas ad effetto serra della Comunità derivano da attività umane svolte nel settore energetico. Il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, istituito dalla decisione n. 1600/2002/CE (⁴) del Parlamento europeo e del Consiglio, prevede la realizzazione di nuove riduzioni per raggiungere l'obiettivo a lungo termine della convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico di stabilizzare la concentrazione di gas ad effetto serra nell'atmosfera a un livello che impedisca ogni perturbazione antropogena del sistema climatico.
- (3) Una migliore efficienza degli usi finali dell'energia consentirà di sfruttare in modo economicamente efficiente le possibilità di risparmi energetici efficaci sotto il

profilo dei costi. Le misure volte al miglioramento dell'efficienza energetica potrebbero realizzare tali risparmi energetici aiutando così la Comunità europea a ridurre la sua dipendenza dalle importazioni di energia. Inoltre, un orientamento favorevole a tecnologie più efficienti sotto il profilo energetico può dare impulso all'innovazione e alla competitività della Comunità europea, come sottolineato nella strategia di Lisbona.

- (4) La comunicazione della Commissione sull'attuazione della prima fase del Programma europeo per il cambiamento climatico prevede, tra le misure prioritarie da prendere a livello comunitario per lottare contro il cambiamento climatico, l'emissione di una direttiva sulla gestione della domanda.
- (5) La presente direttiva è in linea con la direttiva 2003/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 96/92/CE (⁵), e con la direttiva 2003/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 98/30/CE (⁶), che prevedono la possibilità di far leva sull'efficienza energetica e sul controllo della domanda come strumenti alternativi alla creazione di nuova capacità e come strumento di tutela ambientale, dando facoltà agli Stati membri, tra l'altro, di bandire gare per la nuova capacità o di adottare misure per l'efficienza energetica e il controllo della domanda, compreso il sistema dei «certificati bianchi».
- (6) La presente direttiva lascia impregiudicato l'articolo 3 della direttiva 2003/54/CE, il quale prevede che gli Stati membri provvedano affinché tutti i clienti civili e, se gli Stati membri lo ritengono necessario, le piccole imprese usufruiscono nel rispettivo territorio del servizio universale, cioè del diritto alla fornitura di energia elettrica di una qualità specifica a prezzi ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili e trasparenti.
- (7) La liberalizzazione del mercato al dettaglio per i clienti finali di elettricità, gas naturale, carbone e lignite, riscaldamento e in alcuni casi anche telerriscaldamento e tele- raffreddamento, ha quasi esclusivamente portato a un miglioramento dell'efficienza e a una riduzione dei costi sotto il profilo della produzione, trasformazione e distribuzione di energia. La liberalizzazione non ha invece dato vita a una concorrenza significativa sui prodotti e servizi che avrebbe potuto aumentare l'efficienza energetica sul lato della domanda.

(¹) GU C 120 del 20.5.2005, pag. 115.

(²) GU C 318 del 22.12.2004, pag. 19.

(³) Parere del Parlamento europeo del 7 giugno 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 23 settembre 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(⁴) GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

(⁵) GU L 176 del 15.7.2003, pag. 37. Direttiva modificata dalla direttiva 2004/85/CE del Consiglio (GU L 236 del 7.7.2004, pag. 10).

(⁶) GU L 176 del 15.7.2003, pag. 57.

(8) Nella sua risoluzione del 7 dicembre 1998 sull'efficienza energetica della Comunità europea (¹), il Consiglio ha approvato l'obiettivo di migliorare per l'intera Comunità l'intensità energetica nel consumo finale di un ulteriore punto percentuale annuo entro il 2010.

(9) Gli Stati membri devono pertanto adottare obiettivi nazionali indicativi di promozione dell'efficienza negli usi finali dell'energia e garantire la crescita costante e la sostenibilità del mercato dei servizi energetici, contribuendo in tal modo all'attuazione della strategia di Lisbona. L'adozione di obiettivi nazionali indicativi volti a promuovere l'efficienza degli usi finali dell'energia offre la possibilità di effettive sinergie con altri elementi della legislazione comunitaria che, applicati, contribuiranno al raggiungimento di tali obiettivi nazionali.

(10) La presente direttiva prevede che gli Stati membri adottino un'azione, il conseguimento dei cui obiettivi dipende dagli effetti prodotti dall'azione stessa sugli utenti finali di energia. Il risultato finale dell'azione degli Stati membri è condizionato da molti fattori esterni che influenzano il comportamento degli utenti in materia di uso energetico e di disponibilità ad attuare metodi per un risparmio energetico e avvalersi di strumenti di risparmio energetico. Pertanto, anche se gli Stati membri si impegnano a compiere uno sforzo per raggiungere l'obiettivo del 6 %, l'obiettivo nazionale in materia di risparmio energetico ha carattere indicativo e non comporta obblighi giuridicamente vincolanti per gli Stati membri quanto al suo conseguimento.

(11) Nello sforzo di conseguire l'efficienza energetica, grazie a cambiamenti tecnologici, comportamentali e/o economici, si dovrebbe evitare un significativo impatto ambientale negativo e andrebbero rispettate le priorità sociali.

(12) È possibile migliorare l'efficienza degli usi finali dell'energia tramite l'aumento della domanda di servizi energetici e la loro maggiore disponibilità o tramite altre misure per il miglioramento dell'efficienza energetica.

(13) Per realizzare il potenziale di risparmio energetico in taluni segmenti del mercato in cui la diagnosi energetica non è in genere commercializzata, quali l'utenza domestica, gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di tale diagnosi energetica.

(14) Le conclusioni del Consiglio del 5 dicembre 2000 annoverano la promozione di servizi energetici attraverso una strategia comunitaria tra i settori prioritari di azione per migliorare l'efficienza energetica.

(15) I distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione e le società di vendita al dettaglio di energia possono migliorare l'efficienza energetica nella Comunità europea, se i servizi energetici da essi commercializzati sono caratterizzati da un uso finale efficiente dell'energia in termini di comfort termico interno, produzione di acqua calda negli immobili, refrigerazione, fabbricazione del prodotto, illuminazione e forza motrice. Per i distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione e le società di vendita al dettaglio di energia la massimizzazione dei profitti diventerà quindi sempre più funzione della vendita di servizi energetici ad una clientela la più ampia possibile anziché funzione della vendita della massima quantità possibile di energia al singolo cliente.

(16) Tenuto debitamente conto dell'organizzazione nazionale degli operatori del mercato nel settore energetico e al fine di agevolare la realizzazione dei servizi energetici e delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica previsti dalla presente direttiva, si dovrebbe offrire agli Stati membri la facoltà di imporre ai distributori di energia, ai gestori del sistema di distribuzione o alle società di vendita al dettaglio di energia, o, eventualmente, a due o a tre di questi operatori del mercato, l'obbligo di prestare tali servizi e di partecipare a tali misure.

(17) Una pratica innovativa che dovrebbe essere promossa è quella del ricorso al finanziamento tramite terzi. In tal caso il beneficiario non sostiene i costi di investimento e utilizza parte del valore finanziario del risparmio energetico risultante da investimenti effettuati da terzi per rimborsare tali investimenti e coprire le spese per interessi.

(18) Per far sì che le tariffe e altri regolamenti per l'energia di rete favoriscano maggiormente l'efficienza degli usi finali dell'energia, dovrebbero essere soppressi gli incentivi che aumentano inutilmente il volume di energia.

(19) In ogni Stato membro il settore pubblico dovrebbe fornire un buon esempio di investimenti, manutenzione e altre spese per attrezzature che consumano energia, servizi energetici e altre misure di efficienza energetica. Il settore pubblico andrebbe pertanto incoraggiato a integrare le considerazioni relative al miglioramento dell'efficienza energetica nei suoi investimenti, ammortamenti fiscali e bilanci di funzionamento. Tenuto conto della grande diversità delle strutture amministrative negli Stati membri, i vari tipi di misure che il settore pubblico può adottare dovrebbero essere prese al livello appropriato, nazionale, regionale e/o locale.

(20) I servizi energetici, i programmi per il miglioramento dell'efficienza energetica e le altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica poste in essere per raggiungere gli obiettivi di risparmio energetico possono essere sostenuti e/o attuati mediante accordi volontari tra i soggetti interessati e organi del settore pubblico designati dagli Stati membri.

(21) Nella definizione delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica, occorre tener conto dei vantaggi in termini di efficienza ottenuti tramite l'impiego diffuso di innovazioni tecnologiche efficienti sotto il profilo costi/benefici, ad esempio la misurazione elettronica.

(¹) GU C 394 del 17.12.1998, pag. 1.

(22) Per consentire agli utenti finali di prendere decisioni più informate per quanto riguarda il loro consumo individuale di energia, essi dovrebbero disporre di una quantità ragionevole di informazioni al riguardo e di altre informazioni pertinenti, quali informazioni sulle misure previste per il miglioramento dell'efficienza energetica, profili comparativi di utenti finali o specifiche tecniche oggettive per apparecchiature che utilizzano energia, che possono comportare un fattore quattro, o apparecchiature analoghe.

(23) Con l'adozione della presente direttiva, tutte le disposizioni sostanziali della direttiva 93/76/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, intesa a limitare le emissioni di biossido di carbonio migliorando l'efficienza energetica (SAVE) ⁽¹⁾, risulteranno disciplinate da altre norme comunitarie e, pertanto, la direttiva 93/76/CEE dovrebbe essere abrogata.

(24) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire la promozione dell'efficienza nell'uso finale dell'energia e la realizzazione di un mercato interno dei servizi energetici, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(25) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OGGETTO E CAMPO D'APPLICAZIONE

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è rafforzare il miglioramento dell'efficienza degli usi finali dell'energia sotto il profilo costi/benefici negli Stati membri:

a) fornendo i necessari obiettivi indicativi nonché i meccanismi, gli incentivi e un quadro istituzionale, finanziario e giuridico, al fine di eliminare le barriere e le imperfezioni esistenti sul mercato che ostacolano un efficiente uso finale dell'energia;

⁽¹⁾ GU L 237 del 22.9.1993, pag. 28.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

b) creando le condizioni per lo sviluppo di un mercato dei servizi energetici e la fornitura di altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica agli utenti finali.

Articolo 2

Campo d'applicazione

La presente direttiva si applica:

a) ai fornitori di misure di miglioramento dell'efficienza energetica, inclusi i distributori di energia, i gestori dei sistemi di distribuzione e le società di vendita di energia al dettaglio. Tuttavia, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione degli articoli 6 e 13 i piccoli distributori, i piccoli gestori dei sistemi di distribuzione e le piccole società di vendita di energia al dettaglio;

b) ai clienti finali. La presente direttiva non si applica tuttavia alle imprese operanti nelle categorie di attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio ⁽³⁾, e alle parti delle imprese di trasporto basate essenzialmente sull'uso del carburante per l'aviazione e di quello per uso marittimo;

c) alle forze armate, solo nella misura in cui l'applicazione della direttiva non è in contrasto con la natura e l'obiettivo primario delle attività delle forze armate e ad eccezione dei materiali utilizzati esclusivamente a fini militari.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

a) «energia»: qualsiasi forma di energia commercialmente disponibile, inclusi elettricità, gas naturale (compresi il gas naturale liquefatto e il gas di petrolio liquefatto), qualsiasi combustibile da riscaldamento o raffreddamento, compresi il teleriscaldamento e il teleraffreddamento, carbone e lignite, torba, carburante per autotrazione (ad esclusione del carburante per l'aviazione e di quello per uso marittimo) e la biomassa quale definita nella direttiva 2001/77/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità ⁽⁴⁾;

b) «efficienza energetica»: il rapporto tra i risultati in termini di rendimento, servizi, merci o energia e l'immissione di energia;

c) «miglioramento dell'efficienza energetica»: un incremento dell'efficienza degli usi finali dell'energia, risultante da cambiamenti tecnologici, comportamentali e/o economici;

⁽¹⁾ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32. Direttiva modificata dalla direttiva 2004/101/CE (GU L 338 del 13.11.2004, pag. 18).

⁽²⁾ GU L 283 del 27.10.2001, pag. 33. Direttiva modificata dall'atto di adesione del 2003.

d) «risparmio energetico»: la quantità di energia risparmiata, determinata mediante una misurazione e/o una stima del consumo prima e dopo l'attuazione di una o più misure di miglioramento dell'efficienza energetica, assicurando nel contempo la normalizzazione delle condizioni esterne che influiscono sul consumo energetico;

e) «servizio energetico»: il beneficio fisico, l'utilità o il vantaggio derivante dalla combinazione di energia e di tecnologie che utilizzano efficacemente l'energia, che può includere le attività di gestione, di manutenzione e di controllo necessarie alla prestazione del servizio, la cui fornitura è effettuata sulla base di un contratto e che di norma si traduce in miglioramenti dell'efficienza energetica verificabili e misurabili o stimabili;

f) «meccanismo di efficienza energetica»: strumento generale adottato dallo Stato o da autorità pubbliche per creare un regime di sostegno o di incentivazione agli operatori del mercato ai fini della fornitura e dell'acquisto di servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica;

g) «programma di miglioramento dell'efficienza energetica»: attività incentrate su gruppi di clienti finali e che di norma si traducono in miglioramenti dell'efficienza energetica verificabili e misurabili o stimabili;

h) «misura di miglioramento dell'efficienza energetica»: qualsiasi azione che di norma si traduce in miglioramenti dell'efficienza energetica verificabili e misurabili o stimabili;

i) «società di servizi energetici (ESCO)»: persona fisica o giuridica che fornisce servizi energetici e/o altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica nelle installazioni o nei locali dell'utente e, ciò facendo, accetta un certo margine di rischio finanziario. Il pagamento dei servizi forniti si basa (totalmente o parzialmente) sul miglioramento dell'efficienza energetica conseguito e sul raggiungimento degli altri criteri di rendimento stabiliti;

j) «contratto di rendimento energetico» (EPC): accordo contrattuale tra il beneficiario e il fornitore (di norma una ESCO) riguardante una misura di miglioramento dell'efficienza energetica, in cui i pagamenti a fronte degli investimenti in siffatta misura sono effettuati in funzione del livello di miglioramento dell'efficienza energetica stabilito contrattualmente;

k) «finanziamento tramite terzi»: accordo contrattuale che comprende un terzo (oltre al fornitore di energia e al beneficiario della misura di miglioramento dell'efficienza energetica) che fornisce i capitali per tale misura e addebita al beneficiario un canone pari a una parte del risparmio energetico conseguito avvalendosi della misura stessa. Il terzo può essere o no una ESCO;

l) «diagnosi energetica»: procedura sistematica volta a fornire un'adeguata conoscenza del profilo di consumo energetico di un edificio o gruppo di edifici, di un'attività e/o impianto industriale o di servizi pubblici o privati, individuare e quantificare le opportunità di risparmio energetico sotto il profilo costi-benefici e riferire in merito ai risultati;

m) «strumento finanziario per i risparmi energetici»: qualsiasi strumento finanziario, quali fondi, sovvenzioni, riduzioni fiscali, prestiti, finanziamenti tramite terzi, contratti di rendimento energetico, contratti di garanzia dei risparmi energetici, contratti di esternalizzazione e altri contratti, reso disponibile sul mercato da organismi pubblici o privati per coprire parzialmente o integralmente i costi del progetto iniziale per l'attuazione delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica;

n) «cliente finale»: persona fisica o giuridica che acquista energia per proprio uso finale;

o) «distributore di energia»: persona fisica o giuridica responsabile del trasporto di energia, al fine della sua fornitura a clienti finali e a stazioni di distribuzione che vendono energia a clienti finali. Da questa definizione sono esclusi i gestori dei sistemi di distribuzione del gas e dell'elettricità, i quali rientrano nella definizione di cui alla lettera p);

p) «gestore del sistema di distribuzione»: persona fisica o giuridica responsabile della gestione, della manutenzione e, se necessario, dello sviluppo del sistema di distribuzione dell'energia elettrica o del gas naturale in una data zona e, se del caso, delle relative interconnessioni con altri sistemi, e di assicurare la capacità a lungo termine del sistema di soddisfare richieste ragionevoli di distribuzione di energia elettrica o gas naturale;

q) «società di vendita di energia al dettaglio»: persona fisica o giuridica che vende energia a clienti finali;

r) «piccolo distributore, piccolo gestore del sistema di distribuzione e piccola società di vendita di energia al dettaglio»: persona fisica o giuridica che distribuisce o vende energia a clienti finali e la cui distribuzione o vendita è inferiore all'equivalente di 100 GWh di energia all'anno o che occupa meno di 10 persone o realizza un fatturato annuo o un totale di bilancio annuo non superiore a 2 milioni di EUR. La distribuzione o vendita di carburante per autotrazione è considerata distinta da quella di altre fonti energetiche all'atto dell'applicazione di tali soglie;

s) «certificato bianco»: certificato rilasciato da organismi di certificazione indipendenti attestante la veridicità delle affermazioni degli operatori di mercato che annunciano risparmi di energia grazie a misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

CAPO II

OBIETTIVI DI RISPARMIO ENERGETICO

Articolo 4

Obiettivo generale

1. Gli Stati membri adottano e mirano a conseguire un obiettivo complessivo a livello nazionale, indicativo di risparmio energetico, pari al 6 % per il sesto anno di applicazione della presente direttiva da conseguire tramite servizi energetici e ad altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Gli Stati membri adottano misure efficaci sotto il profilo costi-benefici, praticabili e ragionevoli, intese a contribuire al conseguimento di detto obiettivo.

L'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico è stabilito e calcolato in conformità delle disposizioni e del metodo di cui all'allegato I. Ai fini del raffronto dei risparmi energetici e per la conversione in un'unità comparabile si applicano i fattori di conversione di cui all'allegato II, a meno che non sia giustificabile il ricorso ad altri fattori di conversione. L'allegato III riporta alcuni esempi di misure di miglioramento dell'efficienza energetica ammissibili. L'allegato IV definisce un quadro generale per la misurazione e la verifica dei risparmi energetici.

2. Ai fini della prima relazione da presentare a norma dell'articolo 14, gli Stati membri stabiliscono un obiettivo nazionale indicativo intermedio di risparmio energetico per il terzo anno di applicazione della presente direttiva. L'obiettivo intermedio è realistico e coerente con l'obiettivo nazionale indicativo globale di risparmio energetico di cui al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri affidano ad una o più autorità o agenzie, nuove o preesistenti, il controllo generale e la responsabilità di supervisionare il quadro istituito, ai fini dell'obiettivo di cui al paragrafo 1. Tali organismi verificano quindi il risparmio energetico risultante dai servizi energetici e dalle altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica, comprese quelle vigenti a livello nazionale, e riferisce in merito ai risultati della verifica.

4. Dopo aver esaminato i primi tre anni di applicazione della presente direttiva e riferito al riguardo, la Commissione valuta l'opportunità di presentare una proposta di direttiva per sviluppare ulteriormente, tramite i certificati bianchi, l'apporto del mercato al miglioramento dell'efficienza energetica.

Articolo 5

Efficienza degli usi finali dell'energia nel settore pubblico

1. Gli Stati membri assicurano che il settore pubblico svolga un ruolo esemplare nel contesto della presente direttiva.

Assicurano a tal fine che il settore pubblico prenda una o più misure di miglioramento dell'efficienza energetica, privilegiando quelle efficaci sotto il profilo costi-benefici che generano il maggior risparmio energetico nel minor lasso di tempo. Tali misure sono adottate al livello nazionale, regionale e/o locale opportuno e possono essere iniziative legislative e/o accordi volontari o altri strumenti di effetto equivalente. Fatta salva la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici, dette misure possono essere selezionate tra quelle dell'elenco indicativo contenuto nell'allegato V. Nelle relazioni di cui all'articolo 14, gli Stati membri verificano le prestazioni del settore pubblico a fronte dell'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico.

2. Gli Stati membri affidano a uno o più organismi, nuovi o preesistenti, la responsabilità amministrativa, gestionale ed esecutiva dell'integrazione degli obblighi di miglioramento dell'efficienza energetica di cui al paragrafo 1. Può trattarsi delle stesse autorità o agenzie del settore pubblico di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

CAPO III

PROMOZIONE DELL'EFFICIENZA DEGLI USI FINALI DELL'ENERGIA E DEI SERVIZI ENERGETICI

Articolo 6

Distributori di energia, gestori del sistema di distribuzione e società di vendita di energia al dettaglio

1. Gli Stati membri assicurano che i distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione e/o le società di vendita di energia al dettaglio:

a) comunichino a richiesta, ma non più di una volta all'anno, le informazioni statistiche aggregate sui loro clienti finali alle autorità o agenzie di cui all'articolo 4, paragrafo 3, o ad altri organismi designati, purché questi trasmettano a loro volta ai primi le informazioni ricevute. Dette informazioni sono sufficienti per progettare e attuare adeguatamente programmi di miglioramento dell'efficienza energetica e per promuovere e monitorare i servizi energetici e le altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Possono comprendere dati storici e includono i dati attuali sul consumo dell'utenza finale, compresi, ove opportuno, profili di carico, segmentazione della clientela e ubicazione geografica dei clienti, tutelando nel contempo l'integrità e la riservatezza delle informazioni che riguardano la sfera privata o sono sensibili sul piano commerciale, in conformità della normativa comunitaria applicabile;

b) si astengano da ogni attività che possa impedire la richiesta e la prestazione dei servizi energetici e delle altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica od ostacolare lo sviluppo dei relativi mercati. Laddove siano svolte dette attività, gli Stati membri interessati adottano i provvedimenti necessari per porvi fine.

2. Gli Stati membri:

a) selezionano uno o più dei seguenti obblighi che i distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione e/o le società di vendita di energia al dettaglio devono adempiere, direttamente e/o indirettamente tramite altri fornitori di servizi energetici o misure di miglioramento dell'efficienza energetica:

i) garantire l'offerta al cliente finale e la promozione di servizi energetici competitivi sotto il profilo dei prezzi;

ii) garantire la disponibilità al cliente finale e la promozione di diagnosi energetiche competitive sotto il profilo dei prezzi ed effettuate autonomamente e/o di misure di miglioramento dell'efficienza energetica, a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, e dell'articolo 12; o

iii) contribuire ai fondi e ai meccanismi di finanziamento di cui all'articolo 11. Il livello di tali contributi deve essere almeno pari alla stima dei costi indotti dall'offerta di una qualsiasi delle attività di cui al presente paragrafo e dev'essere convenuto con le autorità o agenzie di cui all'articolo 4, paragrafo 3; e/o

b) assicurano l'esistenza o la conclusione di accordi volontari e/o di altri strumenti orientati al mercato, ad esempio certificati bianchi, che abbiano un effetto equivalente a quello di uno o più degli obblighi di cui alla lettera a). Lo Stato membro interessato supervisiona gli accordi volontari e verifica il seguito dato loro per accertare che, in pratica, essi abbiano un effetto equivalente a quello di uno o più degli obblighi di cui alla lettera a).

3. Gli Stati membri assicurano che siano offerti anche ad operatori del mercato diversi dai distributori di energia, dai gestori del sistema di distribuzione e/o dalle società di vendita di energia al dettaglio, quali società di servizi energetici (ESCO), installatori d'impianti energetici e consulenti per l'energia, incentivi sufficienti e pari condizioni di esercizio e di concorrenza che permettano loro di offrire e realizzare in autonomia i servizi energetici, le diagnosi energetiche e le misure di miglioramento dell'efficienza energetica di cui al paragrafo 2, lettera a), punto ii).

4. Ai sensi dei paragrafi 2 e 3, gli Stati membri possono conferire responsabilità ai gestori del sistema di distribuzione solo qualora ciò sia in linea con gli obblighi di separazione contabile previsti dall'articolo 19, paragrafo 3, della direttiva 2003/54/CE, e dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2003/55/CE.

5. L'attuazione del presente articolo lascia impregiudicate le deroghe o le esenzioni concesse a norma delle direttive 2003/54/CE e 2003/55/CE.

Articolo 7

Disponibilità dell'informazione

Gli Stati membri assicurano che le informazioni sui meccanismi di efficienza energetica e sul quadro finanziario e giuridico, adottati nell'intento di conseguire l'obiettivo nazionale indicativo di risparmi energetici, siano trasparenti e oggetto di ampia divulgazione agli operatori del mercato del settore.

Articolo 8

Disponibilità di sistemi di qualificazione, accreditamento e certificazione

Perché sia raggiunto un livello elevato di competenza tecnica, di obiettività e di attendibilità, gli Stati membri assicurano, laddove lo ritengano necessario, la disponibilità di sistemi appropriati di qualificazione, accreditamento e/o certificazione per i fornitori di servizi energetici, di diagnosi energetiche e delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto ii).

Articolo 9

Strumenti finanziari per il risparmio di energia

1. Gli Stati membri abrogano o modificano le disposizioni legislative e regolamentari nazionali, ad esclusione di quelle di natura palesemente fiscale, che impediscono o limitano inutilmente o in modo sproporzionato l'uso di strumenti finanziari a

fini di risparmio energetico nel mercato dei servizi energetici o delle altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

2. Gli Stati membri mettono a disposizione degli acquirenti effettivi e potenziali dei servizi energetici o delle altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica, nel settore pubblico e in quello privato, contratti modello per detti strumenti finanziari. Detti contratti possono emanare dalla stessa autorità o agenzia di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

Articolo 10

Tariffe per l'efficienza energetica e altri regolamenti per l'energia di rete

1. Gli Stati membri assicurano la soppressione di quegli incentivi, nelle tariffe per la trasmissione e la distribuzione, che aumentano inutilmente il volume di energia distribuita o trasmessa. In proposito, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2003/54/CE e dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2003/55/CE, gli Stati membri possono imporre alle imprese che operano rispettivamente nei settori dell'energia elettrica e del gas, obblighi relativi al servizio pubblico concernenti l'efficienza energetica.

2. Gli Stati membri possono consentire che taluni elementi dei sistemi e delle strutture tariffarie abbiano finalità sociale, purché eventuali effetti negativi sul sistema di trasmissione e di distribuzione siano mantenuti al minimo necessario e non siano sproporzionati rispetto alla finalità sociale.

Articolo 11

Fondi e meccanismi di finanziamento

1. Fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono istituire uno o più fondi per sovvenzionare la fornitura di programmi di miglioramento dell'efficienza energetica e di altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica e per promuovere lo sviluppo di un mercato di dette misure. Queste ultime includono la promozione di diagnosi energetiche, strumenti finanziari per il risparmio energetico e, se necessario, un miglioramento delle misurazioni e delle fatture informative. I fondi devono inoltre avere come obiettivo settori dell'uso finale in cui i rischi o i costi di transazione sono più elevati.

2. Una volta costituiti, i fondi possono prevedere sovvenzioni, prestiti, garanzie finanziarie e/o altre tipologie di finanziamento capaci di garantire i risultati.

3. I fondi sono accessibili a tutti i fornitori di misure di miglioramento dell'efficienza energetica quali le società di servizi energetici (ESCO), i consulenti indipendenti per l'energia, i distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione, le società di vendita di energia al dettaglio e gli installatori. Gli Stati membri possono decidere di rendere accessibili i fondi a tutti i clienti finali. I bandi di gara o i metodi equivalenti che garantiscono una totale trasparenza sono conformi alle procedure di appalto applicabili. Gli Stati membri assicurano che tali fondi integrino le misure di miglioramento dell'efficienza energetica finanziate su base commerciale senza entrare in competizione con esse.

Articolo 12**Diagnosi energetiche**

1. Gli Stati membri assicurano la disponibilità di sistemi di diagnosi energetiche efficaci e di alta qualità, destinati a individuare eventuali misure di miglioramento dell'efficienza energetica applicate in modo indipendente a tutti i consumatori finali, compresi i clienti di piccole dimensioni nel settore civile, commerciale e le piccole e medie imprese.

2. I segmenti del mercato aventi costi di transazione più elevati e strutture non complesse possono essere raggiunti da altre misure, quali i questionari e programmi informatici disponibili su Internet e/o inviati per posta ai clienti. Gli Stati membri garantiscono la disponibilità delle diagnosi energetiche per i segmenti di mercato in cui esse non vengono commercializzate, tenendo conto dell'articolo 11, paragrafo 1.

3. La certificazione di cui all'articolo 7 della direttiva 2002/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, sul rendimento energetico nell'edilizia⁽¹⁾, si considera equivalente ad una diagnosi energetica che risponda ai requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo ed equivalente ad una misura di miglioramento dell'efficienza energetica di cui all'allegato V della presente direttiva. Si ritiene inoltre che le diagnosi derivanti da sistemi basati su accordi volontari tra associazioni di soggetti interessati e un organismo designato, sorvegliato e controllato dallo Stato membro interessato abbiano anch'esse soddisfatto i requisiti figuranti ai paragrafi 1 e 2.

Articolo 13**Misurazione e fatturazione informativa del consumo energetico**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura in cui sia tecnicamente possibile, finanziariamente ragionevole e proporzionato rispetto ai risparmi energetici potenziali, i clienti finali di energia elettrica, gas naturale, teleriscaldamento e/o raffreddamento e acqua calda per uso domestico, ricevano a prezzi concorrenziali contatori individuali che riflettano con precisione il loro consumo effettivo e forniscono informazioni sul tempo effettivo d'uso.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, laddove opportuno, le fatture emesse dai distributori di energia, dai gestori del sistema di distribuzione e dalle società di vendita di energia al dettaglio si basino sul consumo effettivo di energia e si presentino in modo chiaro e comprensibile. Insieme alla fattura sono fornite adeguate informazioni per presentare al cliente finale un resoconto globale dei costi energetici attuali. Ove opportuno, a seconda dell'entità del consumo energetico del cliente in questione, le fatture sono emesse con una frequenza tale da permettere ai clienti di regolare il loro consumo energetico.

⁽¹⁾ GU L 1 del 4.1.2003, pag. 65.

3. Gli Stati membri provvedono affinché, ove opportuno, i distributori di energia, i gestori del sistema di distribuzione o le società di vendita di energia al dettaglio offrano ai clienti finali le seguenti informazioni in modo chiaro e comprensibile nelle loro fatture, contratti, transazioni e/o ricevute emesse dalle stazioni di distribuzione, o unitamente ai medesimi:

- a) prezzi correnti effettivi e consumo energetico effettivo;
- b) confronti tra il consumo attuale di energia del cliente finale e il consumo nello stesso periodo dell'anno precedente, preferibilmente sotto forma di grafico;
- c) qualora possibile e vantaggioso, confronti rispetto ad un utente di energia medio o di riferimento della stessa categoria di utente;
- d) informazioni sui punti di contatto, per le organizzazioni di consumatori, le agenzie per l'energia od organismi analoghi, compresi i siti Internet da cui si possono ottenere informazioni sulle misure di miglioramento dell'efficienza energetica disponibili, profili comparativi di utenza finale e/o specifiche tecniche obiettive per le apparecchiature che utilizzano energia.

CAPO IV**DISPOSIZIONI FINALI****Articolo 14****Relazioni**

1. Gli Stati membri che per finalità varie al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva già usano metodi di calcolo per misurare il risparmio energetico simili a quelli descritti nell'allegato IV, possono trasmettere alla Commissione informazioni opportunamente dettagliate. Tali informazioni sono trasmesse quanto prima, preferibilmente non oltre il ...^(*) e consentono alla Commissione di tenere debito conto delle pratiche esistenti.

2. Entro il ...^(**), gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione intermedia sul quadro generale relativo alla gestione e all'attuazione della presente direttiva. La relazione contiene le informazioni sulle misure adottate o previste. Una relazione finale che indichi i progressi compiuti nei sei anni che decorrono dal ...^(***) è presentata alla Commissione entro il ...^(****). La relazione intermedia si basa sui dati disponibili, corredati di stime, e include tra l'altro i progressi che si ritiene siano stati compiuti fino a quel momento rispetto all'obiettivo nazionale indicativo intermedio di risparmio energetico di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'obiettivo di cui all'articolo 5, paragrafo 1. La relazione finale include i risultati definitivi riguardanti il conseguimento dell'obiettivo complessivo a livello nazionale, indicativo di risparmio energetico, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e per il fine di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

^(*) Sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

^(**) Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

^(***) Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

^(****) Dieci anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

3. Sulla base delle relazioni intermedie e finali degli Stati membri, la Commissione valuta l'entità dei progressi realizzati nel raggiungimento dei rispettivi obiettivi nazionali indicativi di risparmio energetico. La Commissione espone le sue conclusioni in una relazione sulle prime relazioni intermedie pubblicata entro il ... (*). Entro un anno dal ricevimento delle relazioni finali degli Stati membri, la Commissione pubblica le sue conclusioni in una relazione finale. Tali relazioni sono accompagnate, se ritenuto opportuno e necessario, da proposte al Parlamento europeo ed al Consiglio relative a ulteriori provvedimenti, inclusa un'eventuale proroga del periodo di validità degli obiettivi figuranti nella presente direttiva.

Articolo 15

Revisione e adeguamento del contesto

1. I valori e i metodi di calcolo di cui agli allegati II, III e IV sono adeguati al progresso tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

2. Entro il ... (**), la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, perfeziona e completa ulteriormente, come richiesto, i punti da 2 a 6 dell'allegato IV, rispettando il quadro generale che figura all'allegato IV.

3. Dopo il ... (**), la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, può decidere di aumentare la percentuale di calcoli bottom-up armonizzati utilizzati nel modello di calcolo armonizzato di cui all'allegato IV, punto 1, fatti salvi i sistemi degli Stati membri che presentano già una percentuale più elevata. La Commissione tiene conto dei seguenti fattori e motiva di conseguenza la sua decisione:

- a) esperienza maturata con il modello di calcolo armonizzato durante i primi anni di applicazione;
- b) aumento potenziale previsto del grado di precisione, risultante dalla sostituzione di una parte dei calcoli top-down con calcoli bottom-up;
- c) stima dei possibili costi e/o oneri amministrativi supplementari.

Se la Commissione decide quindi di aumentare la percentuale dei calcoli bottom-up armonizzati, il nuovo modello di calcolo armonizzato è utilizzato per la prima volta a partire dal ... (****).

Articolo 16

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 17

Abrogazione

La direttiva 93/76/CEE è abrogata.

Articolo 18

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... (****). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali misure, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise 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 19

Entrata in vigore

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

Articolo 20

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

(*) Sei anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(**) Diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(***) Tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(****) Quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(*****) Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

METODO DI CALCOLO DELL'OBBIETTIVO NAZIONALE INDICATIVO DI RISPARMIO ENERGETICO

Il metodo utilizzato per calcolare l'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico di cui all'articolo 4 è il seguente.

1. Per calcolare l'ammontare medio annuo del consumo, gli Stati membri si avvalgono del consumo energetico interno annuo finale di tutti gli utenti finali rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva relativo all'ultimo periodo di sei anni precedente l'attuazione della presente direttiva per il quale essi dispongono di dati ufficiali. Il suddetto consumo finale di energia è rappresentato dalla quantità di energia distribuita o venduta ai clienti finali durante il periodo di sei anni, non adattata ai gradi/giorno né ai cambiamenti strutturali o della produzione.

In base a tale ammontare medio annuo del consumo, l'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico sarà calcolato una prima volta e l'ammontare assoluto di energia da risparmiare che ne risulterà sarà applicato per tutto il periodo di applicazione della presente direttiva.

L'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico:

- a) consiste nel 6 % dell'ammontare medio annuo del consumo di cui sopra;
- b) è misurato dopo il sesto anno di applicazione della direttiva;
- c) è il risultato del cumulo dei risparmi energetici annuali conseguiti nell'intero periodo di sei anni di applicazione della presente direttiva;
- d) è da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

Il presente metodo di misurazione dei risparmi energetici assicura che il risparmio energetico totale prescritto dalla presente direttiva sia un importo fisso e sia pertanto indipendente dalla futura crescita del PIL e da qualsiasi futuro aumento del consumo di energia.

2. L'obiettivo nazionale indicativo di risparmio energetico è espresso in valori assoluti in GWh o in una misura equivalente, calcolati conformemente all'allegato II.
3. Nel calcolo dei risparmi energetici annuali possono essere presi in considerazione i risparmi energetici realizzati in un determinato anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva grazie a misure di miglioramento dell'efficienza energetica di effetto durevole e avviate non prima del 1995. In taluni casi, se le circostanze lo giustificano, possono essere prese in considerazione misure avviate prima del 1995, ma non prima del 1991. I risparmi energetici che ne risultano devono comunque continuare ad essere verificabili e misurabili o stimabili in conformità del quadro generale di cui all'allegato IV.

ALLEGATO II

TENORE DI ENERGIA DI UNA SERIE DI COMBUSTIBILI PER IL CONSUMO FINALE — TABELLA DI CONVERSIONE⁽¹⁾

Fonte di energia	kJ (NCV)	kgep (NCV)	kWh (NCV)
1 kg di carbone	28 500	0,676	7,917
1 kg di carbon fossile	17 200 — 30 700	0,411 — 0,733	4,778 — 8,528
1 kg di mattonelle di lignite	20 000	0,478	5,556
1 kg di lignite nera	10 500 — 21 000	0,251 — 0,502	2,917 — 5,833
1 kg di lignite	5 600 — 10 500	0,134 — 0,251	1,556 — 2,917
1 kg di scisti bituminosi	8 000 — 9 000	0,191 — 0,215	2,222 — 2,500
1 kg di torba	7 800 — 13 800	0,186 — 0,330	2,167 — 3,833
1 kg di mattonelle di torba	16 000 — 16 800	0,382 — 0,401	4,444 — 4,667
1 kg di olio pesante residuo (olio pesante)	40 000	0,955	11,111
1 kg di olio combustibile	42 300	1,010	11,750
1 kg di carburante (benzina)	44 000	1,051	12,222
1 kg di paraffina	40 000	0,955	11,111
1 kg di GPL	46 000	1,099	12,778
1 kg di gas naturale ⁽²⁾	47 200	1,126	13,100
1 kg di GNL	45 190	1,079	12,553
1 kg di legname (umidità 25 %) ⁽³⁾	13 800	0,330	3,833
1 kg di pellet/mattoni di legno	16 800	0,401	4,667
1 kg di rifiuti	7 400 — 10 700	0,177 — 0,256	2,056 — 2,972
1 MJ di calore derivato	1 000	0,024	0,278
1 kWh di energia elettrica	3 600	0,086	1 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Gli Stati membri possono applicare fattori di conversione diversi, se questi possono essere giustificati.

⁽²⁾ 93 % metano.

⁽³⁾ Gli Stati membri possono applicare altri valori in funzione del tipo di legname maggiormente utilizzato nello Stato membro.

⁽⁴⁾ Per i risparmi di energia elettrica in kWh gli Stati membri possono applicare un coefficiente prestabilito pari a 2,5 che tiene conto del 40 % dell'efficienza di produzione media dell'UE nel periodo considerato. Gli Stati membri possono applicare un coefficiente diverso a condizione di poterlo giustificare.

Fonte: Eurostat.

ALLEGATO III

ELENCO INDICATIVO DI ESEMPI DI MISURE DI MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA AMMISSIBILI

Il presente allegato fornisce esempi relativi ai programmi e ad altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica che possono essere sviluppati ed attuati nel contesto dell'articolo 4.

Per poter essere prese in considerazione o stimate, tali misure di miglioramento dell'efficienza energetica devono tradursi in risparmi energetici, che possono essere chiaramente misurati e verificati o stimati in conformità degli orientamenti riportati nell'allegato IV, e la loro incidenza sul risparmio energetico non deve essere già stata considerata in altre misure specifiche. Gli elenchi seguenti non sono completi bensì orientativi.

Esempi di misure di miglioramento dell'efficienza energetica ammissibili

Settori abitativo e terziario:

- a) riscaldamento e raffreddamento (ad esempio pompe di calore, nuove caldaie efficienti, installazione/aggiornamento efficiente di sistemi di teleriscaldamento e raffreddamento);
- b) isolamento e ventilazione (ad esempio isolamento delle cavità murarie e dei tetti, doppi/tripli vetri alle finestre);
- c) acqua calda (ad esempio installazione di nuovi dispositivi, uso diretto ed efficiente per il riscaldamento degli ambienti, lavatrici);
- d) illuminazione (ad esempio nuove lampade e alimentatori a risparmio energetico, sistemi di controllo digitale, uso di rivelatori di movimento negli impianti di illuminazione degli edifici a uso commerciale);
- e) cottura e refrigerazione (ad esempio, nuovi apparecchi efficienti, sistemi di recupero del calore);
- f) altre attrezzature e apparecchi (ad esempio apparecchi di cogenerazione, nuovi dispositivi efficienti, sistemi di temporizzazione per l'uso ottimale dell'energia, riduzione delle perdite di energia in stand-by, installazione di condensatori per ridurre la potenza reattiva, trasformatori a basse perdite);
- g) generazione domestica di fonti di energia rinnovabili che consente di ridurre la quantità di energia acquistata (ad esempio applicazioni termiche dell'energia solare, acqua calda domestica, riscaldamento e raffreddamento degli ambienti a energia solare).

Settore industriale:

- h) processi di fabbricazione di prodotti (ad esempio uso più efficiente di aria compressa, condensato e interruttori e valvole, uso di sistemi automatici e integrati, modi di stand-by efficienti);
- i) motori e sistemi di trasmissione (ad esempio aumento dell'uso dei controlli elettronici, variatori di velocità, programmazione di applicazione integrata, conversione di frequenza, motore elettrico ad alto rendimento);
- j) ventole, variatori di velocità e ventilazione (ad esempio nuovi dispositivi/sistemi, uso di ventilazione naturale);
- k) gestione della risposta alla domanda (ad esempio gestione del carico, sistemi di livellamento delle punte di carico);
- l) cogenerazione ad alto rendimento (ad esempio apparecchi di cogenerazione).

Settore dei trasporti:

- m) modo di trasporto utilizzato (ad esempio promozione di veicoli efficienti dal punto di vista energetico, uso efficiente dei veicoli dal punto di vista energetico compresi sistemi di adeguamento della pressione dei pneumatici, dispositivi di efficienza energetica e dispositivi aggiuntivi per veicoli, additivi per carburanti che migliorano l'efficienza energetica, oli a elevato potere lubrificante, pneumatici a bassa resistenza);
- n) cambiamento dei modi di trasporto (ad esempio modalità di trasporto casa/ufficio senz'auto, auto in condivisione — car sharing, cambiamento dei modi di trasporto da modalità di trasporto più energivore a quelle meno energivore, per passeggero/chilometro o per tonnellata/chilometro).

Misure intersettoriali:

- o) norme principalmente dirette a migliorare l'efficienza energetica dei prodotti e dei servizi, compresi gli immobili;
- p) regimi di etichettatura energetica;

- q) sistemi di misurazione intelligenti, quali strumenti di misurazione individuali gestiti a distanza, e fatture informative;
- r) formazione e istruzione che portano all'applicazione di tecnologie e/o tecniche efficienti dal punto di vista energetico.

Misure orizzontali:

- s) regolamentazioni, tasse, ecc., che hanno l'effetto di ridurre il consumo finale di energia;
- t) campagne di informazione mirata che promuovono il miglioramento dell'efficienza energetica e le misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

ALLEGATO IV

QUADRO GENERALE PER LA MISURAZIONE E LA VERIFICA DEI RISPARMI ENERGETICI

1. Misurazione e calcoli dei risparmi energetici e loro normalizzazione

1.1. Misurazione dei risparmi energetici

Generalità

Nella misurazione dei risparmi energetici realizzati, come illustrato all'articolo 4, nella prospettiva di ottenere un miglioramento globale dell'efficienza energetica e valutare l'impatto delle singole misure, al fine di misurare i miglioramenti annui dell'efficienza energetica per le relazioni di cui all'articolo 14, si ricorre a un modello di calcolo armonizzato che si avvale di una combinazione di metodi di calcolo top-down e bottom-up.

Nello sviluppo del modello di calcolo armonizzato in conformità dell'articolo 15, paragrafo 2, il comitato mirerà ad utilizzare, nella misura del possibile, dati già correntemente forniti da Eurostat e/o dalle agenzie statistiche nazionali.

Calcoli top-down

Un metodo di calcolo top-down significa che la quantità di risparmi energetici è calcolata utilizzando come punto di partenza i livelli di risparmio energetico nazionali o livelli settoriali più aggregati. Si procede poi agli adeguamenti dei dati annuali per fattori estranei quali gradi/giorno, cambiamenti strutturali, miscela di prodotti, ecc., al fine di definire una misura che fornisca un'equa indicazione del miglioramento totale dell'efficienza energetica, come illustrato al punto 1.2. Questo metodo non fornisce misurazioni esatte a livello dettagliato, né indica rapporti di causa ed effetto fra misure e risparmi energetici che ne derivano. Tuttavia, di solito è più semplice e meno costoso e viene spesso definito «indicatore di efficienza energetica», in quanto fornisce un'indicazione sugli sviluppi.

Nello sviluppo del metodo di calcolo top-down utilizzato in questo modello di calcolo armonizzato, il comitato basa i suoi lavori, nella misura del possibile, su metodologie esistenti, come il modello ODEX⁽¹⁾.

Calcoli bottom-up

Parte del consumo energetico interno annuo finale per i settori che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva viene coperta utilizzando un modello bottom-up armonizzato. Nello sviluppo di questo modello bottom-up armonizzato a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, il comitato mira ad utilizzare metodi standardizzati che comportano costi e oneri amministrativi minimi, in particolare utilizzando metodi di misurazione di cui ai punti 2.1 e 2.2 e focalizzandosi sui settori nei quali il modello bottom-up armonizzato può essere applicato nel modo più efficace sotto il profilo dei costi.

Gli Stati membri che lo desiderano possono utilizzare ulteriori misurazioni bottom-up in aggiunta alla parte prescritta dal modello bottom-up armonizzato previo accordo della Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, sulla base di una descrizione della metodologia presentata dallo Stato membro interessato.

Con il metodo di calcolo bottom-up i risparmi energetici ottenuti attraverso l'attuazione di una misura specifica di miglioramento dell'efficienza energetica sono misurati in chilowattora (kWh), in joule (J) o in chilogrammi di petrolio equivalente (kgep) e sommati ai risparmi energetici derivanti da altre misure specifiche di efficienza energetica. Le autorità o agenzie di cui all'articolo 4, paragrafo 3, provvederanno a evitare il doppio conteggio del risparmio energetico derivante dalla combinazione di misure di miglioramento dell'efficienza energetica (meccanismi compresi). Per il metodo di calcolo bottom-up, si possono usare i dati e i metodi di cui ai punti 2.1 e 2.2.

Se i calcoli bottom-up non sono disponibili per determinati settori, si possono usare nelle relazioni alla Commissione indicatori top-down o miscele di calcoli top-down e bottom-up, fatto salvo l'accordo della Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. In particolare, nel valutare le richieste in tal senso nel contesto della relazione intermedia di cui all'articolo 14, paragrafo 2, la Commissione darà prova dell'opportuna flessibilità. Alcuni calcoli top-down sono necessari per misurare l'impatto di misure attuate dopo il 1995 (e in certi casi dopo il 1991) i cui effetti persistono.

⁽¹⁾ Progetto ODYSSEE-MURE, programma SAVE. Commissione 2005.

1.2. *Come normalizzare le misurazioni dei risparmi energetici*

I risparmi energetici sono determinati calcolando e/o stimando il consumo prima e dopo l'applicazione della misura, prevedendo gli aggiustamenti e le normalizzazioni dovuti alle condizioni esterne che generalmente influenzano il consumo energetico. Le condizioni che generalmente influenzano il consumo energetico possono anche cambiare nel corso degli anni. Si può trattare degli effetti probabili di uno o più fattori plausibili quali:

- a) condizioni atmosferiche, come i gradi/giorno;
- b) tasso di occupazione;
- c) orario di apertura degli edifici non residenziali;
- d) intensità della strumentazione installata (capacità); miscela di prodotti;
- e) capacità, livello di produzione, volume o valore aggiunto, comprese variazioni del livello del PIL;
- f) programmazione per installazioni e veicoli;
- g) relazioni con le altre unità.

2. **Dati e metodi che possono essere utilizzati (misurabilità)**

Esistono numerosi metodi di raccolta dei dati per misurare e/o stimare i risparmi energetici. Nel valutare un servizio energetico o una misura di miglioramento dell'efficienza energetica spesso è impossibile fare affidamento unicamente sulle misurazioni. Si distingue pertanto tra metodi per la misurazione dei risparmi energetici e metodi per la stima dei risparmi energetici; questi ultimi sono più comunemente utilizzati.

2.1. *Dati e metodi basati sulle misurazioni*

Fatture delle società di distribuzione o di vendita al dettaglio

Le fatture energetiche emesse in base alle rilevazioni possono costituire la base per la misurazione nel corso di un periodo rappresentativo precedente all'introduzione della misura di miglioramento dell'efficienza energetica. Possono quindi essere confrontate con le fatture corrispondenti emesse dopo l'introduzione e l'uso della misura, sempre nel caso di un periodo di tempo rappresentativo. I risultati dovrebbero essere comparati con quelli di un gruppo di controllo (non partecipante), qualora possibile, o in alternativa normalizzati come descritto al punto 1.2.

Dati relativi alle vendite energetiche

Il consumo dei diversi tipi di energia (ad esempio energia elettrica, gas, olio combustibile) può essere misurato comparando i dati di vendita del dettagliante o del distributore prima dell'introduzione della misura di miglioramento dell'efficienza energetica con i dati di vendita relativi al periodo successivo all'introduzione. Può essere utilizzato un gruppo di controllo o i dati possono essere normalizzati.

Dati relativi alle vendite di attrezzature e apparecchi

Il rendimento delle attrezzature e degli apparecchi può essere calcolato sulla base delle informazioni ottenute direttamente dal produttore. I dati sulle vendite delle attrezzature e degli apparecchi possono essere ottenuti generalmente dai rivenditori al dettaglio. Si possono effettuare indagini e misurazioni speciali. I dati accessibili possono essere controllati rispetto agli importi delle vendite per determinare l'entità dei risparmi energetici. Nell'applicare questo metodo si dovrebbe procedere a un adeguamento per tener conto di eventuali modifiche nell'uso dell'attrezzatura o dell'apparecchio.

Dati relativi al carico dell'uso finale

Si può controllare completamente l'uso di energia di un edificio o di un impianto per registrare la domanda di energia prima e dopo l'introduzione di una misura di miglioramento dell'efficienza energetica. Importanti fattori pertinenti (ad esempio processi di produzione, attrezzature speciali, impianti di riscaldamento) possono essere misurati più precisamente.

2.2. *Dati e metodi basati sulle stime*

Dati relativi a stime tecniche semplici: senza ispezione

Il calcolo dei dati relativi a stime tecniche semplici senza ispezione in loco è il metodo più comune per ottenere dati per misurare risparmi energetici previsti. I dati possono essere stimati sulla base di principi tecnici, senza utilizzare i dati recuperati in loco, ma formulando ipotesi basate sulle specifiche della strumentazione, sulle caratteristiche del funzionamento, sulle caratteristiche operative delle misure installate e sulle statistiche, ecc.

Dati relativi a stime tecniche migliorate: ispezione

I dati sull'energia possono essere calcolati sulla base delle informazioni ottenute da un esperto esterno durante un audit o, un altro tipo di visita, in uno o più siti mirati. Su questa base, potrebbero essere sviluppati algoritmi/modelli di simulazioni più sofisticati e applicati a un numero maggiore di siti (ad esempio edifici, impianti, veicoli). Questo tipo di misurazione può essere utilizzato per integrare e calibrare dati relativi a stime tecniche semplici.

3. Come trattare l'incertezza

Tutti i metodi elencati nel punto 2 possono comportare un certo grado di incertezza. L'incertezza può derivare da (¹):

- a) errori di strumentazione: sono dovuti in genere a errori nelle specifiche fornite dal fabbricante del prodotto;
- b) errori di modellizzazione: si riferiscono in genere a errori nel modello usato per stimare i parametri per i dati raccolti;
- c) errori di campionamento: si riferiscono in genere agli errori derivanti dal fatto che è stato preso in considerazione un campione di unità invece dell'intera serie di unità oggetto dello studio.

L'incertezza può anche derivare da ipotesi pianificate e non pianificate; queste sono in genere associate a stime, previsioni e/o all'uso di dati tecnici. Il verificarsi di errori è inoltre connesso al sistema scelto per la raccolta dei dati descritto ai punti 2.1 e 2.2. È opportuno specificare ulteriormente il concetto di incertezza.

Gli Stati membri possono scegliere di usare il metodo dell'incertezza quantificata quando redigono la relazione sugli obiettivi di cui alla presente direttiva. L'incertezza quantificata sarà poi espressa in un modo statisticamente significativo, indicando il livello di precisione e il livello di affidabilità. Per esempio, «l'errore quantificabile è stimato al ± 20 % con un grado di affidabilità del 90 %».

Se ricorrono al metodo dell'incertezza quantificata, gli Stati membri tengono anche presente che il livello accettabile di incertezza richiesto nel calcolo del risparmio energetico è funzione del livello di risparmio e dell'efficacia, sotto il profilo dei costi, della diminuzione dell'incertezza.

4. Durata armonizzata delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica nei calcoli bottom-UP

Alcune misure di miglioramento dell'efficienza energetica sono destinate a durare decenni, mentre altre hanno durata più breve. L'elenco che segue fornisce alcuni esempi della durata media delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

Isolamento dei sottotetti di abitazioni residenziali	30 anni
Isolamento dei muri cavi di abitazioni residenziali	40 anni
Vetri di tipo da E a C (in m ²)	20 anni
Caldaie di tipo da B ad A	15 anni
Regolazione del riscaldamento — miglioramento con sostituzione della caldaia	15 anni
Lampade fluorescenti compatte — al dettaglio	16 anni

Fonte: Energy Efficiency Commitment 2005-2008, UK.

Per assicurare che tutti gli Stati membri applichino la stessa durata per misure simili, tale durata sarà armonizzata a livello europeo. Entro il ... (*) la Commissione, assistita dal comitato istituito dall'articolo 16, sostituisce pertanto l'elenco summenzionato con un elenco preliminare concordato in cui è indicata la durata media delle diverse misure di miglioramento dell'efficienza energetica.

(¹) Un modello per stabilire un livello di incertezza quantificabile basato su questi tre errori è fornito nell'appendice B dell'International Performance Measurement & Verification Protocol (IPMVP).

(*) Sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

5. Come considerare gli effetti moltiplicatori dei risparmi energetici e come evitare il doppio conteggio nei metodi di calcolo misti top-down e bottom-UP

L'attuazione di una misura di miglioramento dell'efficienza energetica, ad esempio serbatoi di acqua calda e isolamento delle tubazioni in un edificio, o di un'altra misura con effetto equivalente, può comportare futuri effetti moltiplicatori nel mercato, nel senso che il mercato attuerà una misura automaticamente senza ulteriore intervento delle autorità o agenzie di cui all'articolo 4, paragrafo 3, o di fornitori privati di servizi energetici. Una misura con un potenziale moltiplicatore sarà nella maggior parte dei casi più efficace sotto il profilo dei costi delle misure che vanno ripetute periodicamente. Gli Stati membri valutano il potenziale di risparmio energetico di tali misure, inclusi i loro effetti moltiplicatori, e verificano gli effetti totali in una valutazione ex post ricorrendo eventualmente a indicatori.

Il doppio conteggio del risparmio energetico verrà corretto. Si incoraggia l'uso di matrici che consentono di sommare gli impatti delle misure.

I risparmi energetici potenziali realizzati dopo il periodo fissato non sono presi in considerazione nelle relazioni presentate dagli Stati membri sull'obiettivo generale di cui all'articolo 4. Le misure che promuovono gli effetti di mercato a lungo termine dovrebbero in ogni caso essere incoraggiate e le misure che già hanno comportato effetti moltiplicatori del risparmio energetico dovrebbero essere considerate nelle relazioni sugli obiettivi di cui all'articolo 4, a condizione che possano essere valutate e verificate avvalendosi degli orientamenti riportati nel presente allegato.

6. Come verificare il risparmio energetico

Qualora sia ritenuto vantaggioso sotto il profilo dei costi e necessario, il risparmio energetico ottenuto grazie a un servizio energetico specifico o a un'altra misura di miglioramento dell'efficienza energetica è verificato da un terzo. Questa verifica può essere effettuata da consulenti indipendenti, società di servizi energetici (ESCO) o altri operatori del mercato. Le autorità o agenzie degli Stati membri competenti a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, possono fornire ulteriori istruzioni in materia.

Fonte: A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes; IEA, INDEEP database; IPMVP, volume 1 (versione del marzo 2002).

ALLEGATO V

ELENCO INDICATIVO DI ESEMPI DI MISURE DI MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA PER IL SETTORE PUBBLICO

Fatta salva la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici, gli Stati membri possono assicurare che il settore pubblico rispetti gli obblighi menzionati nell'elenco indicativo che segue, nel contesto del ruolo esemplare del settore pubblico di cui all'articolo 5:

- a) obbligo di ricorrere agli strumenti finanziari per i risparmi energetici, compresi i contratti di rendimento energetico, che prevedono un risparmio energetico misurabile e predeterminato (anche qualora le pubbliche amministrazioni abbiano esternalizzato delle competenze);
- b) obbligo di acquistare attrezzature e veicoli sulla base di elenchi di specifiche di efficienza energetica di diverse categorie di attrezzature e di veicoli. Tali elenchi dovranno essere elaborati dalle autorità o agenzie di cui all'articolo 4, paragrafo 3, avvalendosi, all'occorrenza, di un'analisi del costo minimo del ciclo di vita o di metodi comparabili per garantire un buon rapporto costo/efficacia;
- c) obbligo di acquistare di attrezzature con ridotto consumo energetico in tutte le modalità, compresa la modalità stand-by, avvalendosi, all'occorrenza, di un'analisi del costo minimo del ciclo di vita o di metodi comparabili per garantire un buon rapporto costo/efficacia;
- d) obbligo di sostituire o adeguare le attrezzature e i veicoli esistenti con le attrezzature di cui alle lettere b) e c);
- e) obbligo di utilizzare diagnosi energetiche e di attuare le risultanti raccomandazioni ai fini di un buon rapporto costo/efficacia.

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 10 dicembre 2003 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici (¹), basata sull'articolo 175, paragrafo 1, del trattato CE.

Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il suo parere il 28 ottobre 2004 (²). Il Comitato delle regioni ha formulato il suo parere il 17 giugno 2004 (³).

Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura il 7 giugno 2005 (⁴) e ha approvato 97 emendamenti.

Il 23 settembre 2005 il Consiglio ha adottato la posizione comune, conformemente all'articolo 251 del trattato CE.

II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta mira a promuovere l'efficienza energetica introducendo obiettivi vincolanti di risparmio energetico per gli Stati membri e adottando misure per la creazione di un mercato dei servizi energetici. La proposta si incentra sulla domanda (ossia l'utenza finale e i vendori al dettaglio) e può quindi essere considerata complementare alla precedente legislazione comunitaria nel settore dell'energia incentrata sull'offerta. Essa si prefigge di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo della riduzione delle emissioni di CO₂ stabilito per l'UE e di rafforzare ulteriormente il ruolo guida della Comunità sul mercato mondiale dei prodotti e servizi efficienti sotto il profilo energetico, contribuendo quindi al processo di Lisbona, ed avrà effetti positivi sulla sicurezza della fornitura.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

1. Osservazioni di carattere generale

Il Consiglio condivide la priorità accordata dalla Commissione all'efficienza energetica e sostiene pertanto in linea di massima l'obiettivo generale della proposta della Commissione. La maggior parte delle modifiche apportate dal Consiglio nella sua posizione comune sono intese ad adeguare il progetto di direttiva alle diverse situazioni e prassi nazionali, a diminuire i costi e l'onere amministrativo inerenti alla sua applicazione e, in generale, a facilitarne l'attuazione.

- a) Per quanto concerne i 97 emendamenti adottati dal Parlamento europeo, il Consiglio ha accettato i 37 emendamenti seguenti:
 - integralmente (a volte previa riformulazione): 1, 11, 12, 13 (nel considerando 4), 21, 23 (⁵), 33 (articolo 4, paragrafo 3), 47, 48, 50 (articolo 6, paragrafo 3), da 56 a 58, 76 (articolo 16), 82, 86, 90, 98 (allegato IV, punto 1.2);
 - parzialmente: 3, 7, 14 (articolo 2, paragrafo 2), 63, 69 [articolo 13, paragrafo 3, lettera d), e considerando 13 ter], 74, 79, 80, 87 [anche all'allegato III, lettera q) e 99;
 - in linea di principio: 16 [articolo 3, lettera c)], 17 [articolo 3, lettera d)], 22, 49 [articolo 6, lettera a)], 64, 70, 88 [allegato III, lettera r)], 83 e 92 [allegato III, lettere m) e n)].

(¹) Doc. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858, non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

(²) GU C 120 del 20.5.2005, pag. 115.

(³) GU C 318 del 22.12.2004, pag. 19.

(⁴) Doc. 9836/05 CODEC 472 ENER 93, non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

(⁵) Riguarda unicamente la versione tedesca.

Il Consiglio non ha accettato i 60 emendamenti seguenti: 2, 4, 5 e 10 (che sono collegati) 6, 8, 9, 15, 18, 101, 20, da 24 a 32, 34, 104, 107, 108, da 38 a 41, da 43 a 46, da 51 a 55, da 59 a 62, da 65 a 68, 71, 72, 75, 77, 78, 81, 84, 85, 89, 91, da 93 a 96, 109, taluni dei quali (4, 18, 20, 24, 25, 53, 55, 59, 61, 62, 67, 68, 77, 81, 89, 91, 101 e 104) non erano accettabili per la Commissione.

Molti degli emendamenti chiave non accettati dal Consiglio (in primo luogo gli emendamenti 29 e 39) vanno ampiamente oltre le disposizioni della proposta originaria della Commissione. Le stesse disposizioni sono state modificate dal Consiglio nella sua posizione comune: i motivi che giustificano la mancata accettazione di questi emendamenti chiave sono indicati di seguito, al punto 2.

- b) Per quanto concerne la proposta della Commissione, il Consiglio ha introdotto varie modifiche indicate di seguito.

2. Osservazioni specifiche

- a) Le principali modifiche introdotte dal Consiglio riguardano gli obiettivi di cui agli articoli 4 e 5:

- articolo 4: la posizione comune prevede un obiettivo indicativo del 6 % per il sesto anno di applicazione della direttiva (articolo 4, paragrafo 1, e considerando 8 bis) anziché obiettivi vincolanti; gli Stati membri sono tenuti ad adottare misure intese a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo indicativo (articolo 4, paragrafo 1) e stabiliscono un obiettivo indicativo intermedio per il terzo anno di applicazione (articolo 4, paragrafo 2),
- articolo 5: la posizione comune non prevede più un obiettivo distinto, più ambizioso, per il settore pubblico (articolo 5, paragrafo 1), ma quest'ultimo deve svolgere un ruolo esemplare e adottare una o più misure di miglioramento dell'efficienza energetica (iniziativa legislative e/o accordi volontari⁽¹⁾ o altri strumenti di effetto equivalente); gli Stati membri verificano le sue prestazioni a fronte dell'obiettivo nazionale indicativo di risparmio.

Il Consiglio ha scelto di prevedere obiettivi indicativi, anziché obiettivi vincolanti come proposto dalla Commissione, e di non fissare, un obiettivo specifico per il settore pubblico per i seguenti motivi:

- gli Stati membri hanno ritenuto inopportuno un deferimento presso la Corte di giustizia semplicemente a motivo del mancato raggiungimento del livello prescritto di risparmio energetico (ad esempio se uno Stato membro ottiene «solo» il 5 % di risparmio dopo 6 anni, invece del prescritto 6 %). Il futuro raggiungimento degli obiettivi è direttamente connesso con il comportamento in materia di consumo energetico dei privati cittadini e delle imprese, comportamento che gli Stati membri intendono influenzare attraverso le varie misure proposte nel progetto di direttiva. Il risultato netto finale di tali misure non è tuttavia completamente prevedibile e non rientra pertanto interamente nella sfera di controllo degli Stati membri,
- la posizione di partenza degli Stati membri per quanto riguarda l'attuazione della direttiva presenta notevoli differenze, in quanto alcuni Stati membri hanno già compiuto notevoli sforzi in passato, costosi, spesso nel settore pubblico. Pertanto gli spazi per un miglioramento differiscono da uno Stato membro all'altro,
- gli Stati membri dovrebbero adottare unicamente misure efficaci sotto il profilo costi-benefici (in linea con le asserzioni della Commissione contenute nella relazione introduttiva, e il Consiglio ha pertanto inserito una disposizione a tal fine nell'articolo 4, paragrafo 1). In questo contesto gli Stati membri adottano le misure nel settore più interessante sotto il profilo costi-benefici, indipendentemente dal fatto che si tratti del settore pubblico o privato.

⁽¹⁾ Il ricorso ad accordi volontari è previsto nel considerando 13 della proposta della Commissione.

È ora prevista inoltre una procedura di comitatologia (articolo 16, in linea con gli emendamenti 76 e 99), la cui funzione essenziale è quella di sviluppare ulteriormente il metodo di calcolo esposto negli allegati (inclusa una valutazione del compromesso adeguato da raggiungere fra calcoli top-down e bottom-up) e di adeguarlo agli sviluppi tecnici. Sono state inoltre introdotte disposizioni per consentire il ricorso ad accordi volontari quali strumenti idonei a contribuire al raggiungimento degli obiettivi indicativi.

b) Altre modifiche

- Il Consiglio ha introdotto vari nuovi considerando (8 bis, 8 ter, 9 bis, 11 bis, 11 ter, 11 quater, 13 ter) e ha integrato i considerando 8 e 12.
- Articolo 1, secondo trattino: la formulazione è stata modificata per mettere in rilievo che la direttiva è intesa a creare le condizioni per lo sviluppo di un mercato dei servizi energetici piuttosto che a sviluppare tale mercato.
- Articolo 2: l'articolo è stato modificato per escludere dal campo di applicazione anche le parti delle imprese di trasporto la cui attività si basa essenzialmente sull'utilizzazione di combustibili nei trasporti aereo e marittimo (un'analogia esclusione era prevista anche nella proposta della Commissione nel contesto della definizione di «energia») e, in parte, le forze armate.
- Per quanto concerne le definizioni di cui all'articolo 3, il Consiglio ha cercato di renderle quanto più possibile concise, coerenti e operative, allineandole nel contempo, se del caso, alle definizioni previste in altri atti comunitari.
- All'articolo 5 è stato introdotto un elemento di flessibilità, mettendo in risalto le misure più efficaci sotto il profilo costi-benefici e introducendo un riferimento al livello decisionale adeguato per l'adozione delle singole misure. Inoltre l'elenco degli orientamenti relativi alle acquisizioni del settore pubblico di cui all'articolo 5, paragrafo 4, che non presentava carattere vincolante già nella proposta della Commissione («Gli Stati membri possono ...»), è stato trasferito all'allegato V. In tal modo non si escludono altre misure efficaci sotto il profilo costi-benefici che potrebbero essere adottate dal settore pubblico. L'articolo 5, paragrafo 5, è stato soppresso in quanto non necessario in considerazione del diritto di iniziativa della Commissione.
- L'articolo 6 è stato ristrutturato: le lettere b) e c) sono state integrate nel paragrafo 1, mentre la lettera a) è stata riformulata nel paragrafo 2. Il paragrafo 2 offre agli Stati membri una scelta fra vari obblighi da imporre alle società contemplate dall'articolo stesso.
- Articolo 7: nella sua versione originale l'articolo aveva una portata molto estesa e comportava potenzialmente costi di attuazione molto elevati, in quanto attribuiva agli Stati membri la responsabilità di garantire che tutte le misure relative all'efficienza energetica fossero offerte a tutti i clienti. Nella posizione comune l'articolo è inteso a garantire la massima trasparenza e divulgazione agli operatori del mercato per quanto riguarda le informazioni sui meccanismi di efficienza energetica e sul quadro finanziario e giuridico.
- Articolo 8: questo articolo, nella sua forma originale, attribuiva agli Stati membri la responsabilità di garantire la disponibilità di sistemi di qualificazione, accreditamento e/o certificazione per tutti gli operatori del mercato che forniscono servizi energetici. L'articolo è stato adeguato in modo che gli Stati membri siano tenuti ad assicurare la disponibilità di siffatti sistemi laddove ritenuto necessario, consentendo di fatto agli Stati membri di tenere conto di tutti i fattori pertinenti (ad esempio il livello di maturità del mercato in questione, il numero degli operatori e la domanda) prima di sviluppare siffatti costosi sistemi.
- All'articolo 10 è stata inserita una disposizione che consente, in talune circostanze, di prevedere sistemi e strutture tariffarie a finalità sociale.

- Sono stati aggiunti due paragrafi all'articolo 12:
 - il paragrafo 2 garantisce il ricorso, in taluni casi, ad altre misure di diagnosi energetica meno costose,
 - il paragrafo 3 precisa che i locali certificati conformemente alla direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia rispettano i requisiti in materia di diagnosi energetica; esso prevede altresì la possibilità di diagnosi derivanti da sistemi basati su accordi volontari.
- L'articolo 13 è stato adeguato per renderlo più flessibile e meno oneroso e per evitare un onere amministrativo sproporzionato.
- Gli obblighi di informazione di cui all'articolo 14 sono stati semplificati e modificati: il paragrafo 1 consente alla Commissione di tenere conto dei metodi di calcolo vigenti, il paragrafo 2 prevede che gli Stati membri trasmettano una relazione intermedia e una relazione finale.
- È stato inserito un nuovo articolo 15 che specifica i compiti, nonché il relativo calendario, della Commissione nel contesto della procedura di comitato. Prevede inoltre (unitamente alle pertinenti disposizioni di cui agli allegati I e IV) che la Commissione sviluppi un metodo di calcolo che include una percentuale di calcoli bottom-up che sarà utilizzato dagli Stati membri a decorrere dalla data di applicazione della direttiva (articolo 15, paragrafo 2). Quando la Commissione avrà espletato questo compito, continuerà i lavori per valutare se la percentuale di calcoli bottom-up possa essere ulteriormente aumentata, tenendo conto dei fattori pertinenti (articolo 15, paragrafo 3). Se la Commissione decide che la percentuale di calcoli bottom-up può essere aumentata, gli Stati membri devono utilizzare questa nuova metodologia due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva.
- L'articolo 18 prevede, invece della scadenza non realistica del 1º giugno 2006 proposta dalla Commissione, un periodo di recepimento di due anni. Tale periodo consente che le normali procedure legislative siano espletate a livello nazionale e che:
 - gli Stati membri trasmettano alla Commissione informazioni sui metodi di calcolo vigenti, affinché la Commissione possa tenerne debitamente conto (preferibilmente entro 6 mesi; articolo 14, paragrafo 1),
 - la Commissione sviluppi il metodo di calcolo (entro 18 mesi; articolo 15, paragrafo 2),
 - gli Stati membri calcolino l'obiettivo indicativo nazionale di risparmio e di predispongano l'applicazione pratica del metodo di calcolo.
- L'allegato I riflette ora il metodo modificato di calcolo degli obiettivi nazionali di risparmio. Al punto 3, il Consiglio ha modificato la data proposta dalla Commissione come data limite dopo la quale, in linea generale, le misure possono essere prese in considerazione nel calcolo dei risparmi energetici annuali, spostandola dal 1991 al 1995. Ha tuttavia mantenuto la data del 1991 in taluni casi: si tratta di una disposizione necessaria per gli Stati membri che hanno avviato l'applicazione di taluni strumenti tuttora d'applicazione nel periodo 1991-1994. Esso garantisce inoltre che gli Stati membri che hanno già compiuto in passato notevoli sforzi nel settore del miglioramento dell'efficienza energetica non siano trattati in modo ingiusto rispetto agli Stati membri che non hanno ancora avviato azioni ad analogo livello.
- La posizione comune chiarisce, nell'allegato III, che l'elenco contiene esempi di misure ammissibili e non ha carattere limitativo. Sono state inoltre apportate modifiche a vari esempi che figurano nell'elenco.

— Nell'allegato IV, il Consiglio ha inserito precisazioni quanto al metodo di calcolo top-down e bottom-up (punto 1.1), un elenco in cui è indicata la durata media delle misure di miglioramento dell'efficienza energetica nei calcoli bottom-up (punto 4) e disposizioni in materia di effetti moltiplicatori e doppio conteggio (punto 5).

IV. CONCLUSIONE

Entrambe le istituzioni hanno espresso il loro sostegno all'obiettivo generale della proposta della Commissione ed entrambe convengono che l'Unione debba iniziare a sfruttare le possibilità offerte dai potenziali risparmi energetici e sviluppare ulteriormente il mercato di servizi e prodotti efficienti sotto il profilo energetico, senza attendere. In questo contesto il Consiglio ritiene che la sua posizione comune tenga debitamente conto di questi obiettivi essenziali della proposta della Commissione.
