

Bruxelles, 5 novembre 2018  
(OR. en)

13535/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0114(COD)**

---

---

**CODEC 1784  
TRANS 477  
FISC 428  
ENV 689  
PE 145**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 22 - 25 ottobre 2018)

---

### **I. INTRODUZIONE**

La relatrice, Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di direttiva. La relazione conteneva 131 emendamenti (emendamenti 1-131) alla proposta.

I gruppi politici hanno inoltre presentato i seguenti emendamenti: il gruppo Verts/ALE ha presentato nove emendamenti (emendamenti 133-141), il gruppo EFDD ha presentato un emendamento (emendamento 132) e il gruppo ENF ha presentato trenta emendamenti (emendamento 142 -171). Un emendamento (emendamento 172) è stato presentato da più di 38 deputati.

## II. VOTAZIONE

Nella votazione del 25 ottobre 2018 la plenaria ha adottato i seguenti emendamenti: 1-4, 5 (prima parte), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (prima parte), 47-59, 61-70, 72, 75-131 e 164.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

## **Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture \*\*\*I**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 ottobre 2018 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0275),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0171/2017),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere motivato inviato dal Consiglio federale austriaco, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 ottobre 2017<sup>2</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni del 1° febbraio 2018<sup>3</sup>,
  - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A8-0202/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>2</sup> GU C 81 del 2.3.2018, pag. 188.

<sup>3</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 66.

## Emendamento 1

### Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(1 bis) Nel Libro bianco la Commissione ha fissato il termine del 2020 per "procedere alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni (comprendente, oltre al recupero obbligatorio dei costi di usura, anche i costi relativi all'inquinamento acustico e atmosferico e alla congestione) nel trasporto stradale e ferroviario".**

## Emendamento 2

### Proposta di direttiva Considerando 1 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(1 ter) La circolazione dei veicoli per il trasporto merci e passeggeri concorre al rilascio in atmosfera di inquinanti. Tali inquinanti, che hanno gravissimi effetti sulla salute delle persone e sono responsabili del deterioramento della qualità dell'aria ambiente nell'Unione, comprendono il PM<sub>2,5</sub>, il NO<sub>2</sub>, e l'O<sub>3</sub>. Nel 2014, questi tre inquinanti sono stati responsabili rispettivamente di 399 000, 75 000 e 13 600 morti premature per esposizione prolungata nel territorio dell'Unione secondo quanto riportato dalle stime prodotte dall'Agenzia europea dell'ambiente nel 2017.**

## Emendamento 3

### Proposta di direttiva Considerando 1 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(1 quater) Secondo quanto riferito dall'Organizzazione mondiale della**

*sanità, i rumori prodotti dal traffico stradale da soli si collocano al secondo posto tra i fattori di stress ambientale più nocivi in Europa, preceduti unicamente dall'inquinamento atmosferico, e almeno 9 000 decessi prematuri all'anno sono attribuibili a patologie cardiache causate dal rumore del traffico.*

#### Emendamento 4

##### Proposta di direttiva

##### Considerando 1 quinquies (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(1 quinquies) Secondo la relazione 2017 sulla qualità dell'aria dell'Agenzia europea dell'ambiente, nel 2015 il trasporto su strada è stato il settore con le maggiori emissioni di NOx ed il secondo per inquinamento da particolato carbonioso.*

#### Emendamento 5

##### Proposta di direttiva

##### Considerando 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(3) Tutti i veicoli **pesanti** hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico, **mentre** i veicoli leggeri sono all'origine della maggior parte delle ripercussioni negative di natura ambientale e sociale derivanti dal trasporto su strada in relazione alle emissioni e alla congestione del traffico. Ai fini della parità di trattamento e della concorrenza leale, è necessario fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>, per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza siano inseriti nel campo di applicazione di tale disciplina. L'ambito di applicazione di detta direttiva dovrebbe quindi essere esteso ai veicoli pesanti non destinati al trasporto di merci e ai veicoli

(3) Tutti i veicoli hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico, **e** i veicoli leggeri sono all'origine della maggior parte delle ripercussioni negative di natura ambientale e sociale derivanti dal trasporto su strada in relazione alle emissioni e alla congestione del traffico. Ai fini della parità di trattamento e della concorrenza leale, è necessario fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>, per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza siano inseriti nel campo di applicazione di tale disciplina. L'ambito di applicazione di detta direttiva dovrebbe quindi essere esteso ai veicoli pesanti non destinati al trasporto di merci e ai veicoli

leggeri, *fra cui le autovetture.*

*leggeri e alle autovetture. I diritti di utenza per le autovetture dovrebbero essere adeguati in modo tale da evitare una eccessiva penalizzazione degli utenti abituali. Ai fini della parità di trattamento, gli oneri dovrebbero essere altresì applicati in modo non discriminatorio in funzione della categoria del veicolo e in modo differenziato in funzione dell'impatto dei veicoli sulle infrastrutture, del loro impatto sull'ambiente e sulla società e in funzione della particolare situazione socio-economica di alcuni utenti che non hanno altra scelta se non la strada per raggiungere il loro posto di lavoro.*

## **Emendamento 6**

**Proposta di direttiva  
Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 bis) La realizzazione di un mercato interno del trasporto su strada con condizioni leali di concorrenza dovrebbe richiedere l'applicazione uniforme delle regole. Uno degli obiettivi principali della presente direttiva è di eliminare le distorsioni della concorrenza tra gli utenti. È pertanto opportuno includere, nell'ambito di applicazione degli oneri applicati ai veicoli pesanti, i furgoni che trasportano merci su strada.*

## **Emendamento 7**

**Proposta di direttiva  
Considerando 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 ter) Per garantire la proporzionalità di una tale misura, è importante non rivolgersi solo ai furgoni utilizzati nel quadro di un'attività di trasporto di merci su strada, disciplinata*

*dal regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1071/2009<sup>1 bis</sup> e n. 1072/2009<sup>1 ter</sup>, nonché dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1 quater</sup>.*

---

*<sup>1 bis</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).*

*<sup>1 ter</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).*

*<sup>1 quater</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di direttiva Considerando 4**

#### *Testo della Commissione*

(4) Per loro natura, i diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura non rispecchiano con precisione i costi effettivi per l'infrastruttura, e per ragioni analoghe non sono efficaci quando si tratta di incentivare trasporti più puliti ed efficienti

#### *Emendamento*

(4) Per loro natura, i diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura non rispecchiano con precisione i costi effettivi per l'infrastruttura, e per ragioni analoghe non sono efficaci quando si tratta di incentivare trasporti più puliti ed efficienti

o di ridurre la congestione del traffico. Dovrebbero pertanto essere gradualmente sostituiti da pedaggi basati sulla distanza percorsa, un metodo più equo, più efficiente e più efficace.

o di ridurre la congestione del traffico. **Per i veicoli pesanti, i diritti calcolati in base alla durata di utilizzo** dovrebbero pertanto essere gradualmente sostituiti da pedaggi basati sulla distanza percorsa, un metodo più equo, più efficiente e più efficace.

## **Emendamento 10**

### **Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(4 bis) Al fine di evitare che tale sostituzione graduale dei diritti calcolati in base alla durata di utilizzo con i diritti calcolati in base alla distanza diventi un ulteriore ostacolo per l'accesso ai principali mercati europei dei trasporti provenienti dai paesi e dalle regioni della periferia, è opportuno introdurre quanto prima un sistema compensativo per controbilanciare i costi aggiuntivi, così da evitare un'eccessiva perdita di competitività.**

## **Emendamento 11**

### **Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(4 ter) Per evitare una deviazione del traffico con potenziali ripercussioni gravi sulla sicurezza stradale e sull'utilizzo ottimale della rete di trasporto, gli Stati membri devono poter imporre pedaggi su tutte le strade che concorrono direttamente con le reti transeuropee.**

## **Emendamento 12**

### **Proposta di direttiva Considerando 4 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 quater) I diritti calcolati in base alla durata di utilizzo dell'infrastruttura incoraggiano i conducenti a viaggiare di più durante il periodo di validità del bollo di circolazione, applicando in maniera scorretta il principio "chi inquina paga" e "chi utilizza paga".***

### **Emendamento 13**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 4 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 quinquies) Al fine di garantire la corretta applicazione della presente direttiva, i quadri contrattuali che disciplinano i contratti di concessione in materia di riscossione degli oneri stradali dovrebbero facilitare, in conformità della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e Consiglio, l'adattabilità dei suddetti contratti all'evoluzione del quadro normativo dell'Unione.***

### **Emendamento 14**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 4 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 sexies) In tal senso, è opportuno valutare la possibilità di compensare i costi aggiuntivi per perifericità mediante agevolazioni riguardanti l'accesso a parchi veicoli più efficienti sotto il profilo del consumo energetico e la pianificazione prioritaria di infrastrutture esclusive o tecnologiche come le e-highways. Tali agevolazioni sotto forma di compensazioni potrebbero rientrare nel futuro CEF dopo il 2020.***

## Emendamento 15

### Proposta di direttiva Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) Per una maggiore accettazione da parte degli utenti dei futuri sistemi di tariffazione stradale, agli Stati membri dovrebbe essere consentito introdurre sistemi appropriati per la riscossione degli oneri come parte di un più ampio pacchetto di servizi di mobilità. Tali sistemi dovrebbero garantire una ripartizione equa dei costi per le infrastrutture e dovrebbero rispondere al principio "chi inquina paga". Gli Stati membri che li introducono dovrebbero garantire che tali sistemi siano conformi alle disposizioni della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

#### *Emendamento*

(5) Per una maggiore accettazione da parte degli utenti dei futuri sistemi di tariffazione stradale, agli Stati membri dovrebbe essere consentito introdurre sistemi appropriati per la riscossione degli oneri come parte di un più ampio pacchetto di servizi di mobilità. Tali sistemi dovrebbero garantire una ripartizione equa dei costi per le infrastrutture, dovrebbero rispondere al principio "chi inquina paga" **e dovrebbero prevedere un vincolo di destinazione degli introiti derivanti dal finanziamento degli utenti. In tale contesto, gli Stati membri sono liberi di imporre pedaggi anche sulle strade che non appartengono alla rete di trasporto principale.** Gli Stati membri che li introducono dovrebbero garantire che tali sistemi siano conformi alle disposizioni della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

## Emendamento 16

### Proposta di direttiva Considerando 5 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(5 bis) Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a tener conto dei fattori socioeconomici nell'attuazione dei regimi di tariffazione delle infrastrutture stradali per le autovetture.**

## Emendamento 17

### Proposta di direttiva Considerando 5 ter (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(5 ter) Un'imposizione globale di diritti di utenza sulle strade attraverso mezzi elettronici va di pari passo con il**

*massiccio rilevamento e la memorizzazione di dati personali, che rendono inoltre riconoscibili profili di spostamento completi. Nell'attuazione della presente direttiva, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero osservare costantemente il principio del vincolo di destinazione e della minimizzazione dei dati. Le soluzioni tecniche per il rilevamento dei dati in relazione ai diritti di utenza dovrebbero pertanto contemplare opzioni di pagamento anonimizzate, cifrate o che consentano il pagamento anticipato.*

## **Emendamento 18**

**Proposta di direttiva  
Considerando 5 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 quater) Le tasse sui veicoli potrebbero costituire un ostacolo all'introduzione dei pedaggi. Per sostenere l'introduzione dei pedaggi, gli Stati membri dovrebbero disporre di una maggiore discrezionalità per ridurre rapidamente le tasse sui veicoli, il che significa che gli importi minimi stabiliti dalla direttiva 1999/62/CE dovrebbero essere ridotti quanto prima possibile.*

## **Emendamento 20**

**Proposta di direttiva  
Considerando 5 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 quinquies) È particolarmente importante che gli Stati membri istituiscano un sistema di oneri equo che non penalizzi gli utenti dei veicoli privati che, a causa del loro luogo di residenza in zone rurali o in zone di difficile accesso o isolate, sono costretti a utilizzare assi stradali soggetti a oneri con maggiore regolarità. Nel quadro della politica di*

*sviluppo territoriale, gli Stati membri dovrebbero applicare riduzioni sugli oneri per gli utenti provenienti da tali territori.*

## Emendamento 21

### Proposta di direttiva Considerando 6

#### *Testo della Commissione*

(6) Come nel caso dei veicoli pesanti, è importante garantire che **i** diritti eventualmente applicati ai veicoli leggeri in base alla durata siano proporzionati, anche per quanto riguarda i periodi di utilizzo inferiori a un anno. A tale riguardo occorre tenere conto del fatto che i veicoli leggeri vengono impiegati in base a schemi diversi rispetto ai modelli di impiego dei veicoli pesanti. Il calcolo dei diritti proporzionali basati sulla durata potrebbe fondarsi sui dati disponibili riguardo agli schemi di spostamento.

#### *Emendamento*

(6) Come nel caso dei veicoli pesanti, è importante garantire che, **ove gli Stati membri introducano** diritti eventualmente applicati ai veicoli leggeri in base alla durata, **essi** siano proporzionati, anche per quanto riguarda i periodi di utilizzo inferiori a un anno. A tale riguardo occorre tenere conto del fatto che i veicoli leggeri vengono impiegati in base a schemi diversi rispetto ai modelli di impiego dei veicoli pesanti. Il calcolo dei diritti proporzionali basati sulla durata potrebbe fondarsi sui dati disponibili riguardo agli schemi di spostamento, **a condizione che ciò assicuri la non discriminazione.**

## Emendamento 22

### Proposta di direttiva Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(7) A norma della direttiva 1999/62/CE, **possono** essere imposti oneri per i costi esterni ad un livello di prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo dei veicoli soggetti a tali oneri. Tale metodo si è dimostrato il più equo ed efficiente per tenere conto delle ripercussioni negative dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti sull'ambiente e sulla salute e garantirebbe un contributo equo da parte dei veicoli pesanti al rispetto delle norme dell'UE sulla qualità dell'aria<sup>17</sup> e dei limiti o obiettivi in tema di rumore. L'imposizione di tali oneri dovrebbe pertanto essere agevolata.

#### *Emendamento*

(7) A norma della direttiva 1999/62/CE, **dovrebbero** essere imposti oneri per i costi esterni **che rispondono al principio "chi inquina paga"**, ad un livello di prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo dei veicoli soggetti a tali oneri. Tale metodo si è dimostrato il più equo ed efficiente per tenere conto delle ripercussioni negative dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti sull'ambiente e sulla salute e garantirebbe un contributo equo da parte dei veicoli pesanti al rispetto delle norme dell'UE sulla qualità dell'aria<sup>17</sup> e dei limiti o obiettivi in tema di rumore. L'imposizione di tali oneri dovrebbe

pertanto essere agevolata.

## Emendamento 23

### Proposta di direttiva Considerando 8

#### *Testo della Commissione*

(8) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero essere sostituiti da valori **di riferimento** facilmente applicabili, aggiornati per tenere conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.

#### *Emendamento*

(8) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero **introdurre la possibilità di applicare un onere per i costi esterni su reti non coperte da un onere per l'infrastruttura** e essere sostituiti da valori **minimi** facilmente applicabili, aggiornati per tenere conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.

## Emendamento 24

### Proposta di direttiva Considerando 8 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(8 bis) Per contribuire all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti di passare alla piena applicazione del principio "chi inquina paga", sarebbe opportuno garantire, sulle reti coperte da un onere per l'infrastruttura, l'applicazione di un onere per costi esterni per i veicoli pesanti nonché per i furgoni che trasportano merci su strada.**

## Emendamento 25

### Proposta di direttiva Considerando 8 ter (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(8 ter) Al fine di garantire un appropriato riutilizzo dei proventi derivanti dai costi esterni, sarebbe opportuno che tali introiti**

*siano reinvestiti nel settore delle infrastrutture di trasporti al fine di favorire modalità di trasporto più sostenibili e con un minore impatto sull'ambiente.*

## Emendamento 27

### Proposta di direttiva Considerando 9

#### *Testo della Commissione*

(9) La differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO ha senz'altro contribuito all'impiego di veicoli più puliti. Con il rinnovo del parco veicoli, tuttavia, la differenziazione degli oneri su tale base per la rete interurbana è destinata a diventare **obsoleta** entro il 2020 e andrebbe pertanto gradualmente eliminata entro tale termine. Nella stessa ottica è opportuno imporre in modo più sistematico oneri per i costi esterni, così da recuperare i costi esterni nelle situazioni in cui ciò è più importante.

#### *Emendamento*

(9) La differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO ha senz'altro contribuito all'impiego di veicoli più puliti. Con il rinnovo del parco veicoli, tuttavia, la differenziazione degli oneri su tale base per la rete interurbana è destinata a diventare **meno efficace** entro il 2020 e andrebbe pertanto gradualmente eliminata entro tale termine. Nella stessa ottica è opportuno imporre in modo più sistematico oneri per i costi esterni, così da recuperare i costi esterni nelle situazioni in cui ciò è più importante.

## Emendamento 28

### Proposta di direttiva Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza.

#### *Emendamento*

(12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza. ***Al fine di agevolare e accelerare l'attuazione di tali regimi, tali riduzioni dovrebbero essere applicate indipendentemente dall'entrata in vigore del regolamento (UE) ... / ... della Commissione che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 per quanto riguarda la certificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti. I veicoli a emissioni zero non dovrebbero***

*essere soggetti ad alcun onere per costi esterni relativo all'inquinamento atmosferico.*

## Emendamento 29

### Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) Il transito attraverso le Alpi implica per le regioni interessate particolari ripercussioni in termini di inquinamento acustico e atmosferico e di deterioramento delle infrastrutture, ulteriormente esacerbate dalla concorrenza sotto il profilo dei costi con i corridoi circostanti. Occorre pertanto concedere alle regioni e agli Stati membri interessati una grande flessibilità nell'imposizione di oneri per i costi esterni e nell'adozione di misure per l'orientamento del traffico, anche per evitare effetti indesiderati di deviazione e reindirizzamento del traffico tra i corridoi.*

## Emendamento 30

### Proposta di direttiva Considerando 13

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(13) La congestione stradale, cui contribuiscono tutti i veicoli a motore in proporzioni diverse, comporta un costo pari a circa l'1% del PIL, una parte importante del quale è ascrivibile alla congestione del traffico interurbano. Dovrebbe pertanto essere consentito imporre oneri specificamente connessi alla congestione del traffico, a condizione che siano applicati a tutte le categorie di veicoli. Per essere efficaci e **proporzionati**, tali oneri dovrebbero essere calcolati a partire dai costi marginali della congestione del traffico e differenziati secondo il luogo, il tempo e la categoria di veicolo. Al fine di massimizzare l'effetto positivo degli oneri connessi alla

(13) La congestione stradale, cui contribuiscono tutti i veicoli a motore in proporzioni diverse, comporta un costo pari a circa l'1% del PIL, una parte importante del quale è ascrivibile alla congestione del traffico interurbano. Dovrebbe pertanto essere consentito imporre oneri specificamente connessi alla congestione del traffico, a condizione che siano applicati a tutte le categorie di veicoli. Per essere efficaci, **proporzionati e non discriminatori**, tali oneri dovrebbero essere calcolati a partire dai costi marginali della congestione del traffico e differenziati secondo il luogo, il tempo e la categoria di veicolo. **Inoltre, occorrerebbe trovare formule di equilibrio e compensazione che**

congestione del traffico, i ricavi relativi dovrebbero essere investiti in progetti che affrontino le questioni all'origine del problema.

*non discriminino i lavoratori che vivono in periferia e che, all'occorrenza, sono gravate sia dai costi dei diritti di utenza che dai pedaggi.* Al fine di massimizzare l'effetto positivo degli oneri connessi alla congestione del traffico, i ricavi relativi dovrebbero essere investiti in progetti che affrontino le questioni all'origine del problema.

## **Emendamento 31**

### **Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(13 bis) Al fine di preservare il patrimonio automobilistico dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero creare una categoria speciale per i veicoli storici in modo da poter modulare l'importo dei diversi pedaggi riscossi ai sensi della presente direttiva.*

## **Emendamento 32**

### **Proposta di direttiva Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(15 bis) Dato l'elevato livello dei costi esterni dovuti a incidenti, calcolati in decine di miliardi di euro all'anno, sarebbe opportuno, in linea con le disposizioni della direttiva 2008/96 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1 bis</sup> relative al calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale e di un incidente grave, dare agli Stati membri l'opportunità di internalizzare meglio i costi non coperti da assicurazione. Una quota parte di tali costi sarebbe a carico del pertinente regime previdenziale nazionale o della società nel suo complesso, segnatamente i costi amministrativi dei servizi pubblici, determinati costi di servizi medici e le*

*perdite in materia di capitale umano e i costi dei danni fisici e psicologici.*

---

*1 bis Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29 novembre 2008, pag. 59).*

### Emendamento 33

#### Proposta di direttiva Considerando 16

##### *Testo della Commissione*

(16) Anche le maggiorazioni applicate agli oneri per l'infrastruttura potrebbero apportare un utile contributo per risolvere i problemi connessi ai danni ambientali importanti o alla congestione del traffico causati dall'uso di determinate strade, non solo nelle zone di montagna. ***L'attuale limitazione*** delle maggiorazioni a tali zone ***andrebbe pertanto eliminata***. Onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, ***andrebbero escluse*** le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico.

##### *Emendamento*

(16) Anche le maggiorazioni applicate agli oneri per l'infrastruttura potrebbero apportare un utile contributo per risolvere i problemi connessi ai danni ambientali importanti o alla congestione del traffico causati dall'uso di determinate strade, non solo nelle zone di montagna. ***È dunque opportuno facilitare l'applicazione*** delle maggiorazioni ***eliminando le attuali restrizioni che limitano le maggiorazioni*** a tali zone ***e la loro assegnazione a progetti della rete centrale della rete transeuropea di trasporto***. Onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico ***dovrebbero essere più rigorosamente limitate***. ***È altresì opportuno adattare il livello massimo applicabile alle diverse situazioni***.

### Emendamento 34

#### Proposta di direttiva Considerando 17 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(17 bis) Come nel caso dei veicoli leggeri, è importante garantire che la direttiva non ostacoli la libera circolazione delle persone. È opportuno***

*che agli Stati membri sia concessa la facoltà di introdurre sconti e riduzioni laddove gli utenti stradali siano interessati in misura sproporzionata dai pedaggi per motivi geografici o sociali.*

## Emendamento 35

### Proposta di direttiva Considerando 18

#### *Testo della Commissione*

(18) Per sfruttare le possibili sinergie tra i sistemi di tariffazione stradale esistenti e ridurre i costi operativi, la Commissione dovrebbe essere pienamente coinvolta nella cooperazione tra gli Stati membri che intendono introdurre sistemi comuni di tariffazione stradale.

#### *Emendamento*

(18) Per sfruttare le possibili sinergie tra i sistemi di tariffazione stradale esistenti e ridurre i costi operativi, la Commissione dovrebbe essere pienamente coinvolta nella cooperazione tra gli Stati membri che intendono introdurre sistemi comuni e ***interoperabili*** di tariffazione stradale.

## Emendamento 36

### Proposta di direttiva Considerando 19

#### *Testo della Commissione*

(19) Con i pedaggi stradali ***è possibile mobilitare*** risorse che possono contribuire al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture per i trasporti di alta qualità. È quindi opportuno ***incentivare*** gli Stati membri ***a utilizzare*** in tal modo gli introiti dei pedaggi stradali ***ed esigere da*** essi ***a tale fine*** informazioni adeguate sull'uso di tali risorse. Ciò dovrebbe in particolare contribuire a rilevare eventuali deficit di finanziamento e ad aumentare l'accettazione da parte dell'opinione pubblica degli oneri imposti sulla rete stradale.

#### *Emendamento*

(19) Con i pedaggi stradali ***sono mobilitate*** risorse che possono contribuire al finanziamento ***e al finanziamento incrociato di progetti alternativi riguardanti le infrastrutture per i trasporti,*** degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture ***e servizi*** per i trasporti di alta qualità. È quindi opportuno ***che*** gli Stati membri ***utilizzino*** in tal modo gli introiti dei pedaggi stradali ***e che ad*** essi ***vengano chieste*** informazioni adeguate sull'uso di tali risorse. ***Sarebbe opportuno che i proventi derivanti dai costi dell'infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni siano reinvestiti nel settore dei trasporti.*** Ciò dovrebbe in particolare contribuire a rilevare eventuali deficit di finanziamento e ad aumentare l'accettazione da parte dell'opinione pubblica degli oneri imposti sulla rete stradale.

## Emendamento 37

### Proposta di direttiva Considerando 21

#### *Testo della Commissione*

(21) È necessario fare in modo che gli oneri per i costi esterni continuino a rispecchiare con la massima precisione possibile i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti e di mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi stradali. Dovrebbe essere pertanto delegata alla Commissione la facoltà di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adeguare al progresso scientifico i valori **di riferimento** per l'imposizione di oneri per i costi esterni, di definire le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura - applicata in modo neutro rispetto agli introiti - in rapporto alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti e di adeguare al progresso tecnico le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli leggeri. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>21</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

#### *Emendamento*

(21) È necessario fare in modo che gli oneri per i costi esterni continuino a rispecchiare con la massima precisione possibile i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti e di mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi stradali. Dovrebbe essere pertanto delegata alla Commissione la facoltà di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adeguare al progresso scientifico i valori **minimi** per l'imposizione di oneri per i costi esterni, di definire le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura - applicata in modo neutro rispetto agli introiti - in rapporto alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti e di adeguare al progresso tecnico le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli leggeri. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>21</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

## Emendamento 38

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 21 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(21 bis)** *La Commissione presenta entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, un quadro generalmente applicabile, trasparente e chiaro per l'internalizzazione dei costi ambientali, dovuti alla congestione stradale e sanitari, che costituirà la base dei futuri calcoli degli oneri per l'infrastruttura. In tale contesto, la Commissione dovrebbe poter proporre un modello corredato di un'analisi dell'incidenza sull'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto. Nel rispetto della proporzionalità, è necessario tenere conto di tutti i modi di trasporto nell'imposizione di oneri per i costi esterni.*

**Emendamento 39**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 21 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(21 ter)** *Ai fini della trasparenza, sarebbe opportuno che gli Stati membri rendessero pubblici agli utenti stradali i risultati raggiunti grazie al reinvestimento degli oneri per l'infrastruttura, per i costi esterni e connessi alla congestione del traffico. Dovrebbero dunque rendere noti i vantaggi ottenuti in termini di maggiore sicurezza stradale, di minore impatto sull'ambiente e di minore congestione del traffico.*

**Emendamento 40**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 - paragrafo 1 - punto 1**  
**Direttiva 1999/62/CE**  
**Titolo**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali;

Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli *basata sulla distanza* per l'uso delle infrastrutture stradali;

#### **Emendamento 41**

##### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 2 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;

##### *Emendamento*

a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali *o infrastrutture di trasporto alternative per il trasferimento modale*;

#### **Emendamento 42**

##### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 6

##### *Testo della Commissione*

6) "pedaggio", una somma determinata in base alla distanza percorsa da un veicolo su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con il veicolo delle infrastrutture, comprendente **un onere per l'infrastruttura ed eventualmente un onere connesso alla congestione del traffico o uno** per i costi esterni *o ambedue gli oneri*;

##### *Emendamento*

6) "pedaggio": una somma determinata in base alla distanza percorsa da un veicolo su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con il veicolo delle infrastrutture, comprendente **uno o più dei seguenti oneri**: un onere *per l'infrastruttura o un onere* per i costi esterni;

#### **Emendamento 43**

##### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 11

*Testo della Commissione*

11) "costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'ossido di azoto e i composti organici volatili, in occasione dell'utilizzo di un veicolo;

*Emendamento*

11) "costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico", il costo dei danni **alla salute umana e all'ambiente** causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'ossido di azoto e i composti organici volatili, in occasione dell'utilizzo di un veicolo;

**Emendamento 44**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 12

*Testo della Commissione*

12) "costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico", il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o prodotto dalla loro interazione con il manto stradale;

*Emendamento*

12) "costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico", il costo dei danni **per la salute umana e per l'ambiente** causati dal rumore emesso dai veicoli o prodotto dalla loro interazione con il manto stradale;

**Emendamento 46**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 18 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**18 bis) "veicolo leggero": un veicolo leggero o un'autovettura;**

## Emendamento 47

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 19

#### *Testo della Commissione*

19) *"veicolo leggero", un'autovettura, un **minibus** o un furgone;*

#### *Emendamento*

19) *"veicolo leggero": un **minibus**, un **furgone** o un furgone **destinato al trasporto di merci**;*

## Emendamento 48

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 20 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*20 bis) "veicolo d'interesse storico": un veicolo d'interesse storico quale definito all'articolo 3, paragrafo 7, della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio\*;*

---

*\* Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).*

## Emendamento 49

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 22

*Testo della Commissione*

22) "furgone", un veicolo **destinato al trasporto di merci** avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:

*Emendamento*

22) "furgone", un veicolo **diverso da un'autovettura** avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:

**Emendamento 50**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 22 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**22 bis) “furgone adibito al trasporto di merci”, un veicolo utilizzato per esercitare la professione di trasportatore su strada come sancito dal regolamento (CE) 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*, la cui massa massima a pieno carico ammissibile è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate e di un'altezza superiore a 2 metri;**

---

**\* Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).**

**Emendamento 51**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 22 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**22 ter) "funzionamento a emissioni zero", un veicolo che funziona senza scarico delle emissioni di gas di scarico per l'intera durata di un oggetto della rete stradale, in modo verificabile;**

## **Emendamento 52**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 23 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**23 bis) "motociclo": un veicolo a due ruote, con o senza sidecar, e qualsiasi triciclo e quadriciclo delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;**

## **Emendamento 53**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 27

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

27) "contratto di concessione", **un "appalto pubblico"** quale **definito** all'articolo 1 della direttiva **2014/24/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*;

27) "contratto di concessione", **una concessione** quale **definita** all'articolo **5, paragrafo 1**, della direttiva **2014/23/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*;

**\*\* Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga**

**\*\* Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di**

*la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).*

*concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).*

## **Emendamento 54**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 29

#### *Testo della Commissione*

29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale", un sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in misura tale da incidere per almeno il **5%** sui costi o sugli introiti nel confronto con l'anno precedente dopo correzione dell'inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, e pubblicato dalla Commissione (Eurostat).

#### *Emendamento*

(29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale", un sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in misura tale da incidere per almeno il **15%** sui costi o sugli introiti nel confronto con l'anno precedente dopo correzione dell'inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, e pubblicato dalla Commissione (Eurostat). ***Nei contratti di concessione, le modifiche che soddisfano i criteri di cui all'articolo 43, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/23/UE non sono considerate sostanziali.***

## **Emendamento 55**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 29 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***29 bis) "finanziamento incrociato", il finanziamento di efficaci progetti alternativi riguardanti le infrastrutture per i trasporti mediante gli introiti provenienti dai pedaggi e dagli oneri per l'infrastruttura imposti all'utenza delle***

**Emendamento 56**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 29 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**29 ter) Si intendono per Stati membri tutte le autorità degli Stati membri, che si tratti delle autorità del potere centrale dello Stato, delle autorità di uno Stato federato o di altre autorità territoriali, che sono tenute a garantire il rispetto delle norme del diritto dell'Unione nell'ambito delle loro competenze.**

**Emendamento 57**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – comma 2 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

b) i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche, **comprese quelle sostenute come conseguenza dei nuovi requisiti normativi**, destinate a ridurre il disturbo connesso al rumore, **a introdurre tecnologie innovative** o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, come la protezione del terreno dalla contaminazione.

## Emendamento 58

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis) all'articolo 6, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente :**

**"b bis) veicoli di interesse storico;"**

## Emendamento 59

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 3

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

6. Fatto salvo il paragrafo 9, a decorrere dal **1° gennaio 2018** gli Stati membri non possono imporre nuovi diritti di utenza per i veicoli pesanti. I diritti di utenza imposti prima di tale data possono essere mantenuti fino al 31 dicembre 2023.

6. Fatto salvo il paragrafo 9, a decorrere dal **[data di entrata in vigore della presente direttiva]**, gli Stati membri non possono imporre nuovi diritti di utenza per i veicoli pesanti **e per i furgoni adibiti al trasporto di merci**. I diritti di utenza imposti prima di tale data possono essere mantenuti fino al 31 dicembre **2022 e sono sostituiti dagli oneri per l'infrastruttura dal 1 gennaio 2023 sulla rete stradale oggetto di questa direttiva**.

## Emendamento 61

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 3

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 – paragrafo 9

*Testo della Commissione*

9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi **e i diritti di utenza** imposti ai veicoli pesanti sono applicati a tutti i veicoli pesanti.

*Emendamento*

9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi **calcolati in base alla distanza percorsa** imposti ai veicoli pesanti sono applicati a tutti i veicoli pesanti **e ai furgoni adibiti al trasporto di merci**.

**Emendamento 62**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 – paragrafo 10

*Testo della Commissione*

10. **I** pedaggi e i diritti di utenza per i veicoli pesanti, da un lato, e per i veicoli leggeri, dall'altro, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.

*Emendamento*

10. **Fino al 31 dicembre 2022, i** pedaggi e i diritti di utenza per i veicoli pesanti **e i furgoni adibiti al trasporto di merci**, da un lato, e per i veicoli leggeri **diversi dai furgoni adibiti al trasporto di merci**, dall'altro, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.

**Emendamento 63**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 bis – paragrafo 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

Se sono imposti diritti di utenza alle autovetture, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: 10 giorni, un mese e/o due mesi, un anno. In particolare, l'aliquota bimestrale non è superiore al 30% dell'aliquota annuale, l'aliquota mensile non è superiore al 18% di quella annuale e l'aliquota per 10 giorni non è superiore all'8% di quella annuale.

*Emendamento*

Se sono imposti diritti di utenza alle autovetture, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: **un giorno, una settimana**, 10 giorni, un mese e/o due mesi, un anno. In particolare, l'aliquota bimestrale non è superiore al 30% dell'aliquota annuale, l'aliquota mensile non è superiore al 18% di quella annuale e l'aliquota per 10 giorni, **settimanale e**

*giornaliera* non è superiore all'8% di quella annuale.

## **Emendamento 64**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 bis – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. Per i minibus e i furgoni, gli Stati membri ottemperano alle prescrizioni del paragrafo 2 ovvero 3. Gli Stati membri impongono tuttavia diritti di utenza più alti per i minibus e i furgoni rispetto alle autovetture a decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2024.";

#### *Emendamento*

4. Per i minibus, ***i furgoni*** e i furgoni ***destinati al trasporto merci***, gli Stati membri ottemperano alle prescrizioni del paragrafo 2 ovvero 3. Gli Stati membri impongono tuttavia diritti di utenza più alti per i minibus, ***i furgoni*** e i furgoni ***destinati al trasporto merci*** rispetto alle autovetture a decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2024.";

## **Emendamento 65**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 bis – paragrafo 4 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***4 bis. La proporzionalità dei diritti di utenza può tener conto delle caratteristiche specifiche delle operazioni di trasporto che hanno origine in uno Stato membro nella periferia dell'Unione.***

## **Emendamento 66**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 ter – paragrafo 2 bis (nuovo)

**4 bis) all'articolo 7 ter è aggiunto il seguente paragrafo:**

**"2 bis. Le tratte autostradali cui è applicato un onere per l'infrastruttura dispongono delle infrastrutture necessarie per garantire la sicurezza del traffico a tutti gli utenti e possono avere parcheggi sicuri per tutte le condizioni meteorologiche nel rispetto degli obblighi stabiliti dal regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (2017/0122(COD))."**

## **Emendamento 67**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico o ad entrambi.

Per i **veicoli pesanti**, gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente alle prescrizioni minime e

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico o ad entrambi.

***Gli oneri per i costi esterni possono essere introdotti o mantenuti su tratti della rete stradale che non sono soggetti a oneri per l'infrastruttura.***

Gli oneri per i costi esterni ***legati all'inquinamento acustico o atmosferico dovuto al traffico*** variano e sono fissati

alle modalità specificate nell'allegato III bis, nel rispetto dei valori **di riferimento** indicati nell'allegato III ter.

conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III bis, nel rispetto dei valori **minimi** indicati nell'allegato III ter.

## Emendamento 68

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. A decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni **perlomeno per la parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, in cui il danno ambientale causato dai veicoli pesanti è maggiore del danno ambientale mediamente prodotto dai veicoli pesanti conformemente agli obblighi informativi pertinenti indicati nell'allegato III bis.**";

#### *Emendamento*

5. A decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni per ***l'inquinamento acustico o atmosferico dovuto al traffico ai veicoli pesanti e ai furgoni destinati al trasporto di merci su tutti i tratti della rete stradale di cui all'articolo 7, paragrafo 1, soggetti a un onere per l'infrastruttura.***";

## Emendamento 69

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 5 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2026, un onere per i costi esterni su qualsiasi tratto della rete stradale di cui all'articolo 7, paragrafo 1, si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli.***

## Emendamento 70

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quater – paragrafo 5 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 ter. Gli Stati membri possono applicare deroghe che consentano di modulare gli oneri per i costi esterni per i veicoli di interesse storico.***

## **Emendamento 72**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 6**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 quinquies bis – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. L'onere connesso alla congestione del traffico eventualmente imposto per un tratto della rete stradale si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli, in conformità ai fattori di equivalenza di cui all'allegato V.

3. L'onere connesso alla congestione del traffico eventualmente imposto per un tratto della rete stradale si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli, in conformità ai fattori di equivalenza di cui all'allegato V. ***Tuttavia, gli Stati membri possono decidere di esentare autobus e pullman per promuovere il trasporto collettivo, lo sviluppo socioeconomico e la coesione territoriale.***

## **Emendamento 75**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

a) gli introiti generati dalla

a) gli introiti generati dalla

maggiorazione siano investiti nel finanziamento della costruzione di infrastrutture per i trasporti **della rete centrale individuate in conformità al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e** che siano **situate** nel medesimo corridoio della sezione stradale per la quale è applicata la maggiorazione;

maggiorazione siano investiti nel finanziamento della costruzione di infrastrutture per i trasporti o **dei servizi di trasporto** che siano **situati** nel medesimo corridoio della sezione stradale per la quale è applicata la maggiorazione;

## Emendamento 76

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) la maggiorazione non superi il 15% dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 7 sexies, tranne **quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di corridoi della rete centrale**, nel qual caso la maggiorazione non può superare il **25%**;

#### *Emendamento*

b) la maggiorazione non superi il 15% dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 7 sexies, tranne **nelle zone di montagna, dove i costi per le infrastrutture, come pure i danni climatici e ambientali, sono più elevati**, nel qual caso la maggiorazione non può superare il **50%**;

## Emendamento 77

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera d

#### *Testo della Commissione*

d) prima dell'applicazione della

#### *Emendamento*

d) prima dell'applicazione della

maggiorazione siano trasmessi alla Commissione una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento **della costruzione di corridoi della rete centrale** di cui alla lettera a);

maggiorazione siano trasmessi alla Commissione una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento **delle infrastrutture per i trasporti o dei servizi di trasporto** di cui alla lettera a);

## Emendamenti 78 e 164

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 1 bis

#### *Testo della Commissione*

***1 bis. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri, le maggiorazioni possono essere applicate esclusivamente previo assenso di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto.***

#### *Emendamento*

***soppresso***

## Emendamento 79

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie dallo Stato membro che intende applicare la maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 quater. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni di cui al paragrafo 1 o che comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione, mediante atti di esecuzione, può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato

#### *Emendamento*

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie dallo Stato membro che intende applicare la maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 quater. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni di cui al paragrafo 1 o che comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione, mediante atti di esecuzione, può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato

membro interessato oppure chiedere di modificarli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 2.

membro interessato oppure chiedere di modificarli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 2. ***La maggiorazione, ove applicata ai sistemi di pedaggio di cui all'articolo 7 sexies, paragrafo 3, non è considerata una modifica sostanziale ai fini della presente direttiva.***

## **Emendamento 80**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 septies – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

***4. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 quater, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II a decorrere dal 15 ottobre 2011, III e IV dal 1° gennaio 2015, V dal 1° gennaio 2019 e VI dal gennaio 2023. Tutti gli introiti derivanti dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di corridoi della rete centrale di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013, allegato I, parte I.***

#### *Emendamento*

***soppresso***

## **Emendamento 81**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 1 – lettera d

#### *Testo della Commissione*

d) i periodi di punta durante i quali sono

#### *Emendamento*

d) i periodi di punta durante i quali sono

imposti gli oneri per l'infrastruttura più elevati al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;

imposti gli oneri per l'infrastruttura più elevati al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere **o il numero di ore durante le quali la percentuale di congestione è superiore al 100% della capacità;**

## Emendamento 82

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non **sia in grado di fornire i documenti del veicolo necessari** a verificare la categoria di emissione dell'automezzo ai fini del paragrafo 2, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

#### *Emendamento*

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non **si avvalga di modalità di pagamento tramite telepedaggio o non possieda una sottoscrizione valida o il suo veicolo non contenga un'apparecchiatura a bordo approvata dal gestore del sistema di pedaggio necessaria** a verificare la categoria di emissione dell'automezzo ai fini del paragrafo 2, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

## Emendamento 83

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

4. Entro un anno dalla pubblicazione, da parte della Commissione, dei dati ufficiali sulle emissioni di CO<sub>2</sub> a norma del regolamento (UE) .../... \*\*\*\*\*, la Commissione adotta un atto delegato, in conformità all'articolo 9 sexies, per definire i valori di riferimento delle emissioni di

#### *Emendamento*

4. Entro un anno dalla pubblicazione, da parte della Commissione, dei dati ufficiali sulle emissioni di CO<sub>2</sub> a norma del regolamento (UE) .../... \*\*\*\*\*, la Commissione adotta un atto delegato, in conformità all'articolo 9 sexies, per definire i valori di riferimento delle emissioni di

CO<sub>2</sub>, insieme a una classificazione adeguata dei veicoli pesanti interessati.

CO<sub>2</sub>, insieme a una classificazione adeguata dei veicoli pesanti interessati, ***tenendo conto delle tecnologie di riduzione delle emissioni.***

#### **Emendamento 84**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 4 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

Entro un anno dall'entrata in vigore dell'atto delegato, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura tenendo conto dei valori di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> e della categoria dei veicoli interessati. ***Gli oneri sono differenziati in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100% l'importo dell'onere medesimo applicato ai veicoli equivalenti con le emissioni di CO<sub>2</sub> più basse, ma non zero. I veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75% degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta.***

##### *Emendamento*

Entro un anno dall'entrata in vigore dell'atto delegato, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura tenendo conto dei valori di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> e della categoria dei veicoli interessati.

#### **Emendamento 85**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 4 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***4 bis. A decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva], i veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 50% degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più bassa. Il funzionamento a emissioni zero***

*beneficia della stessa riduzione, a condizione che tale funzionamento possa essere dimostrato.*

## **Emendamento 86**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies – paragrafo 4 ter (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*4ter La Commissione elabora una relazione di valutazione riguardante la quota di mercato dei veicoli a emissioni zero e del funzionamento a emissioni zero entro il ... [cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 sexies, se del caso, per ricalcolare la riduzione applicabile ai veicoli a emissioni zero rispetto al tasso più basso dell'onere per l'infrastruttura.*

## **Emendamento 87**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 8**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies bis – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

1. Per quanto riguarda i veicoli leggeri, fino al 31 dicembre 2021 gli Stati membri possono differenziare i pedaggi e i diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.

*(Non concerne la versione italiana)*

## **Emendamento 88**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 8**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Gli Stati membri possono tenere conto del miglioramento delle prestazioni ambientali del veicolo legato alla sua conversione all'uso di combustibili alternativi. Un abbonamento o qualsiasi altro dispositivo approvato dal gestore del sistema di pedaggio dovrebbero consentire agli utenti di beneficiare di una variazione dei pedaggi che premi il miglioramento delle prestazioni ambientali del veicolo dopo la conversione.***

**Emendamento 89**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 8**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies bis – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non sia in grado di fornire i documenti del veicolo necessari a classificare le emissioni dell'automezzo (certificato di conformità) a norma del regolamento (UE) .../... della Commissione\*\*\*\*\*, il pedaggio o i diritti di utenza annuali imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile.

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti non sia ***titolare di un abbonamento o di qualsiasi altro dispositivo approvato dall'operatore o non sia*** in grado di fornire i documenti del veicolo necessari a classificare le emissioni dell'automezzo (certificato di conformità) a norma del regolamento (UE) .../... della Commissione\*\*\*\*\*, il pedaggio o i diritti di utenza annuali imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile. ***La successiva presentazione dei pertinenti documenti che dimostrino i livelli di emissioni del veicolo comporta il rimborso dell'eventuale differenza tra i pedaggi o i***

*diritti applicati e il pedaggio o il diritto appropriato per il veicolo interessato.*

## **Emendamento 90**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 8**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Gli Stati membri possono adottare misure eccezionali per tassare i veicoli di interesse storico.***

## **Emendamento 91**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 8**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 octies bis – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 sexies, con cui modifica l'allegato VII per adeguarlo al progresso tecnico.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 sexies, con cui modifica l'allegato VII per adeguarlo al progresso tecnico ***e per tener conto del ruolo delle componenti nel migliorare sia la sicurezza stradale sia la decarbonizzazione dei trasporti.***

## **Emendamento 92**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 9 – lettera a bis (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 nonies – paragrafo 1 – lettera a – trattino 3 (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) all'articolo 7 nonies, paragrafo 1, lettera a) è aggiunto il seguente trattino:*

*"- informazioni chiare sull'interoperabilità dell'apparecchiatura a bordo del veicolo utilizzata, a bordo dei veicoli, per pagare i diritti di utenza e i pedaggi; tali informazioni indicano il motivo per cui l'apparecchiatura a bordo del veicolo in uso in altri Stati membri non può essere utilizzata dagli utenti per il sistema di pedaggio in questione".*

### **Emendamento 93**

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 9 – lettera a ter (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 nonies – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a ter) è inserito il paragrafo seguente:*

*"1 bis. Il quadro contrattuale che disciplina i rapporti tra il concedente e il concessionario mira a permettere l'adattabilità dei contratti di concessione all'evoluzione del quadro normativo dell'Unione o nazionale in relazione agli obblighi di cui agli articoli 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies e 7 octies bis."*

### **Emendamento 94**

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 10 – lettera -a (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 2 – parte introduttiva

*Testo in vigore*

*Emendamento*

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

*-a) al paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:*

2. Gli Stati membri possono concedere sconti o riduzioni sul prezzo dell'onere per l'infrastruttura *per i veicoli pesanti e i furgoni destinati al trasporto merci*, a condizione che:

## **Emendamento 95**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera a**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 2 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

c) tali sconti o riduzioni non superino il **20%** dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni *e veicoli utilizzati per i trasporti locali o abituali, o entrambi.*

## **Emendamento 96**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera a bis (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 2 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*a bis) è inserito il seguente paragrafo:*

*2 bis. Per i veicoli leggeri, in particolare per gli utilizzatori frequenti in aree caratterizzate da insediamenti isolati e nelle periferie delle città, gli Stati membri possono concedere sconti o riduzioni dell'onere per l'infrastruttura a condizione che:*

*a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e disponibile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e*

*non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;*

*b) tali sconti o riduzioni contribuiscano*

*i) alla coesione sociale; e/o*

*ii) a garantire la mobilità nelle regioni periferiche o nelle zone isolate o entrambe.*

## **Emendamento 97**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera a ter (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a ter) è inserito il seguente paragrafo:*

*2 ter. Gli Stati membri o le autorità competenti possono introdurre una esenzione forfettaria sulla base dei chilometri su un determinato tratto stradale, tenendo conto della mobilità e dell'interesse economico delle regioni periferiche, a condizione che la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati.*

## **Emendamento 98**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. Fatte salve le condizioni di cui

3. Fatte salve le condizioni di cui

all'articolo 7 octies, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 7 octies, paragrafo 5, per progetti specifici di notevole interesse europeo di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 1315/2013, le aliquote dei pedaggi possono essere sottoposte ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta di altre modalità di trasporto. La struttura tariffaria risultante è **lineare, proporzionata**, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni **e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati**.

## Emendamento 99

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 10 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 decies – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) è inserito il seguente paragrafo:***

***"3 bis. Nelle zone di montagna e nelle regioni periferiche, gli Stati membri o le autorità competenti possono variare le aliquote dei pedaggi per i veicoli pesanti in base alla distanza percorsa dai veicoli soggetti a pedaggio, così da minimizzare l'impatto socioeconomico, a condizione che:***

- a) la variazione in base alla distanza percorsa tenga conto delle diverse caratteristiche del trasporto su breve e su lunga distanza, specialmente le opzioni disponibili per il passaggio ad altri modi di trasporto;***
- b) la variazione si applichi in maniera non discriminatoria;***
- c) l'apparecchiatura tecnica consenta di identificare i punti di ingresso e di uscita del veicolo oltre i confini***

*nazionali."*

## **Emendamento 100**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 11 – lettera a**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 undecies – paragrafo 1 – seconda frase

#### *Testo della Commissione*

A tale fine gli Stati membri cooperano per adottare metodi che consentano agli utenti della strada di pagare i pedaggi e i diritti di utenza 24 ore su 24, ***almeno nei principali punti*** di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali tali pedaggi e diritti sono applicati.

#### *Emendamento*

A tale fine gli Stati membri cooperano per adottare metodi che consentano agli utenti della strada di pagare i pedaggi e i diritti di utenza 24 ore su 24, ***alla frontiera o in qualsiasi altro punto*** di vendita, ***con possibilità di ottenere una ricevuta, tra cui i mezzi di pagamento elettronici,*** utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali tali pedaggi e diritti sono applicati.

## **Emendamento 101**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 11 – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 undecies – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Se uno Stato membro applica un pedaggio per un determinato veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere per l'infrastruttura, l'importo dell'onere per i costi esterni e l'importo dell'onere connesso alla congestione del traffico, ove imposto, è indicato in una ricevuta consegnata all'utente della strada, se possibile mediante un sistema elettronico.

#### *Emendamento*

3. Se uno Stato membro applica un pedaggio per un determinato veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere per l'infrastruttura, l'importo dell'onere per i costi esterni e l'importo dell'onere connesso alla congestione del traffico, ove imposto, è indicato in una ricevuta consegnata ***su sua richiesta*** all'utente della strada, se possibile mediante un sistema elettronico.

## **Emendamento 102**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 12**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 7 duodecies – comma 1

*Testo della Commissione*

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggi, la libertà di prevedere una compensazione adeguata.";

*Emendamento*

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggi, la libertà di prevedere una compensazione adeguata, ***purché questa non si traduca in una distorsione e in un danno per i trasportatori locali o abituali, o entrambi.***

**Emendamento 103**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 13 bis (nuovo)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 8 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***13 bis) è inserito il seguente articolo :***

***Articolo 8 bis***

***Monitoraggio e comunicazione***

- 1. Ogni Stato membro designa un'autorità indipendente di vigilanza degli oneri per le infrastrutture incaricata di garantire il rispetto della presente direttiva.***
- 2. L'autorità di vigilanza assicura un controllo economico e finanziario dei contratti di concessione al fine di verificare, in particolare, il rispetto dell'articolo 7 ter.***
- 3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione la designazione dell'autorità***

*di vigilanza.*

## **Emendamento 104**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 14 – lettera -a (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – parte introduttiva

#### *Testo in vigore*

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

#### *Emendamento*

***-a) all'articolo 9, paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:***

***"2.*** Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***sono*** utilizzati ***per la manutenzione e la riparazione delle reti stradali*** e al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, ***sono*** utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

## **Emendamento 105**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 14 – lettera -a bis (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera b

#### *Testo in vigore*

***b)*** la riduzione ***alla fonte*** dell'inquinamento ***dovuto*** al trasporto stradale;

#### *Emendamento*

***-a bis) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:***

***"b)*** la riduzione ***dell'inquinamento atmosferico*** e dell'inquinamento ***acustico dovuti*** al trasporto stradale;"

## Emendamento 106

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 14 – lettera -a ter (nuova)

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*-a ter) al paragrafo 2, è inserita la seguente lettera:*

*"b bis) il finanziamento dei modi di trasporto sostenibili e collettivi;"*

## Emendamento 107

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 14 – lettera -a quater (nuova)

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera e

*Testo in vigore*

*Emendamento*

*e) la creazione di infrastrutture **alternative** per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;*

*-a quater) al paragrafo 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:*

*"e) la creazione di infrastrutture **per i combustibili alternativi a norma della direttiva 2014/94/UE e servizi alternativi** per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;"*

## Emendamento 108

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 14 – lettera -a quinquies (nuova)

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera f

*Testo in vigore*

*Emendamento*

*-a quinquies) al paragrafo 2, la lettera*

*f)* il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;

*f) è sostituita dalla seguente:*

*"f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto e l'eliminazione delle strozzature;"*

## **Emendamento 109**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 14 – lettera -a sexies (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h

#### *Testo in vigore*

*h)* il miglioramento della sicurezza stradale; *e*

#### *Emendamento*

*-a sexies) al paragrafo 2, la lettera h) è sostituita dalla seguente:*

*"h) il miglioramento della sicurezza stradale e dell'infrastruttura stradale; e"*

## **Emendamento 110**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 14 – lettera -a septies (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera i

#### *Testo della Commissione*

*i)* la messa a disposizione di *parcheggi sicuri*.

#### *Emendamento*

*-a septies) al paragrafo 2, la lettera i) è sostituita dalla seguente:*

*"i) la messa a disposizione di aree di parcheggio sicure e custodite;"*

## **Emendamento 111**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 14 – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

3. Gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, **dovrebbero essere** utilizzati per affrontare il problema della congestione del traffico, **in particolare**:

*Emendamento*

3. Gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, **sono** utilizzati per affrontare il problema della congestione del traffico, **ad esempio**:

**Emendamento 112**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 14 – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b

*Testo della Commissione*

b) eliminando le strozzature **della** rete transeuropea dei trasporti;

*Emendamento*

b) eliminando le strozzature **e istituendo i collegamenti mancanti sulle loro reti ovunque si applichi l'onere e sulla** rete transeuropea dei trasporti;

**Emendamento 113**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 14 – lettera b**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera c

*Testo della Commissione*

c) realizzando infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti.";

*Emendamento*

c) realizzando infrastrutture alternative **e nodi multimodali** per gli utenti dei trasporti.";

**Emendamento 114**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 14 – lettera b bis (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*b bis) è inserito il paragrafo seguente:*

*"3 bis. I proventi derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni sono utilizzati sul territorio del tratto stradale in cui le tariffe sono applicate."*

## Emendamento 115

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 15

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 9 sexies – paragrafo 2

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7 octies, paragrafo 4, all'articolo 7 octies bis, paragrafo 4, e all'articolo 9 quinquies è conferito alla Commissione per un periodo di **tempo indeterminato** a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva].

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7 octies, paragrafo 4, all'articolo 7 octies bis, paragrafo 4, e all'articolo 9 quinquies è conferito alla Commissione per un periodo di **cinque anni** a decorrere dal ... [Data di entrata in vigore della presente direttiva]. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

## **Emendamento 116**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 18**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo -1 (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***-1. Gli Stati membri o le autorità competenti forniscono informazioni nel modo più trasparente e chiaro possibile sull'utilizzo degli introiti generati dagli utenti della strada.***

## **Emendamento 117**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 18**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***e bis) gli introiti totali derivanti dalle maggiorazioni e i tratti stradali su cui sono stati generati;***

## **Emendamento 118**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 18**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Gli Stati membri rendono pubblici i risultati raggiunti grazie al reinvestimento degli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni, nonché i vantaggi ottenuti in termini di maggiore sicurezza stradale, di minore impatto sull'ambiente e di minore***

*congestione del traffico.*

## **Emendamento 119**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 18**

Direttiva 1999/62/CE

Articolo 11 – paragrafo 5 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**5 bis. Entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione presenta una relazione sull'evoluzione della quota di mercato di veicoli a emissioni zero e rivede, se necessario, il tasso di riduzione applicato a tali veicoli.**

## **Emendamento 120**

### **Proposta di direttiva Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 1**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III – sezione 2 – punto 2.1 – trattino 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

— La ripartizione dei costi per ***i veicoli pesanti*** deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di veicoli ***pesanti*** sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (\*).

— La ripartizione dei costi per ***tipi di veicoli*** deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico ***dei diversi tipi*** di veicoli sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (\*).

## **Emendamento 121**

### **Proposta di direttiva Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 2**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III – sezione 2 – punto 2.2 – trattino 2

*Testo della Commissione*

— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di veicoli pesanti e altri **tipi di traffico** in base a quote effettive e previste di veicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. ”;

*Emendamento*

— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di veicoli pesanti e altri **veicoli leggeri** in base a quote effettive e previste di veicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. ;

**Emendamento 122**

**Proposta di direttiva**

**Allegato I – punto 1 – lettera c**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III bis – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

***Quando uno Stato membro intende imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale formata dalla propria quota di rete transeuropea e dalle proprie autostrade, il tratto o i tratti devono essere scelti previa valutazione volta a stabilire che:***

***– l'uso di veicoli sulle strade per le quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di quelli causati mediamente stando alle valutazioni di rapporti sulla qualità dell'aria, inventari nazionali di emissione, volumi di traffico e, per quanto riguarda il rumore, conformemente alla direttiva 2002/49/CE; oppure***

***– l'imposizione di un onere per i costi esterni per altri tratti della rete stradale suddetta non ha impatti negativi sull'ambiente o sulla sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere***

*Emendamento*

***soppresso***

*per i costi esterni su tali tratti non comporta costi sproporzionati.*

## **Emendamento 123**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato I – punto 1 – lettera c**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Veicoli, strade e periodi interessati

***Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter, lo Stato membro deve notificare alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. Le deve notificare inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].***

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

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo devono fondarsi su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro prossimità all'inquinamento, come la densità demografica, l'inquinamento atmosferico medio annuo (soprattutto per quanto riguarda PM10 e NO2) e il numero di giorni (per la massa PM10) e di ore (per gli NO2) in cui sono stati superati i limiti

#### *Emendamento*

2. Veicoli, strade e periodi interessati

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo devono fondarsi su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro prossimità all'inquinamento, come la densità demografica, l'inquinamento atmosferico medio annuo (soprattutto per quanto riguarda PM10 e NO2) e il numero di giorni (per la massa PM10) e di ore (per gli NO2) in cui sono stati superati i limiti

stabiliti a norma della direttiva 2008/50/CE. I criteri utilizzati devono essere riportati nella notifica.

stabiliti a norma della direttiva 2008/50/CE. I criteri utilizzati devono essere riportati nella notifica.

## Emendamento 124

### Proposta di direttiva Allegato I – punto 1 – lettera c

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III bis– tabella 3 (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Tabella 3: valori minimi dell'onere per i costi esterni per le autovetture (centesimi/veicolo-chilometro):**

<i>Veicolo</i>	<i>Motore</i>	<i>Classe</i>	<i>Suburbana</i>	<i>Interurbana</i>
<i>Automobili diesel</i>	<i>&lt; 1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>
	<i>Euro 1</i>		<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
	<i>Euro 2</i>		<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 3</i>		<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
	<i>Euro 4</i>		<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 5</i>		<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
	<i>Euro 6</i>		<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>&gt; 2,0 l</i>		<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>

		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Automobili a benzina</i>	<i>&lt; 1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>&gt; 2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

## **Emendamento 125**

### **Proposta di direttiva**

#### **Allegato I – punto 1 – lettera c**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III bis– tabella 4 (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Tabella 4: valori minimi dell'onere per i costi esterni per i veicoli commerciali leggeri (centesimi/veicolo-chilometro):**

<i>Veicolo</i>	<i>Classe</i>	<i>Suburbana</i>	<i>Interurbana</i>
<i>Veicoli commerciali leggeri a benzina</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Veicoli commerciali leggeri diesel</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

**Emendamento 126**

**Proposta di direttiva**

**Allegato I – punto 1 – lettera d**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato III ter – titolo

*Testo della Commissione*

**VALORI *DI RIFERIMENTO***  
DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i valori *di riferimento* dell'onere per i costi esterni, comprensivo dei costi per l'inquinamento atmosferico e acustico.

*Emendamento*

**VALORI *MINIMI*** DELL'ONERE PER I  
COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i valori *minimi* dell'onere per i costi esterni, comprensivo dei costi per l'inquinamento atmosferico e acustico.

**Emendamento 127**

**Proposta di direttiva**

**Allegato I – punto 1 – lettera d**

Direttiva 1999/62/CE

*Testo della Commissione*

Tabella 1: valori **di riferimento** dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci

*Emendamento*

Tabella 1: valori **minimi** dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci

**Emendamento 128**

**Proposta di direttiva**

**Allegato I – punto 1 – lettera d**

Direttiva 1999/62/CE

*Testo della Commissione*

Tabella 2: valori **di riferimento** dell'onere per i costi esterni per i pullman

*Emendamento*

Tabella 2: valori **minimi** dell'onere per i costi esterni per i pullman

**Emendamento 129**

**Proposta di direttiva**

**Allegato I – punto 1 – lettera d**

Direttiva 1999/62/CE

*Testo della Commissione*

I valori delle tabelle 1 e 2 possono essere moltiplicati per un fattore fino a **2** per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani nella misura in cui la minore dispersione, la pendenza delle strade, l'altitudine o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.

*Emendamento*

I valori delle tabelle 1 e 2 possono essere moltiplicati per un fattore **di riferimento** fino a **4** per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani nella misura in cui la minore dispersione, la pendenza delle strade, l'altitudine o gli sbalzi di temperatura lo giustificano. ***Se esistono prove scientifiche dell'esistenza di un fattore più elevato per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani, questo valore di riferimento può essere aumentato sulla base di una giustificazione dettagliata.***

**Emendamento 130**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato I – punto 1 – lettera e bis (nuova)**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato IV – comma 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***e bis) nell'allegato IV è aggiunto il paragrafo seguente:***

***Per tutti i veicoli a motore alimentati con combustibili alternativi, il peso massimo autorizzato è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t.***

**Emendamento 131**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato I – punto 2**

Direttiva 1999/62/CE

Allegato V – sezione 1 – lettera c – tabella 2 – colonna 1 – riga 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Bus e pullman	Bus e pullman
2,5	1,5