

Bruxelles, 22 novembre 2019
(OR. en)

14383/19

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

TRANS 545

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 14059/19
n. doc. Comm.:	ST 9672/17 + ADD 1
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 – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Nell'ambito del primo pacchetto sulla mobilità, il 1° giugno 2017 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta della Commissione, che mira ad affrontare i problemi legati alle emissioni di gas a effetto serra, al finanziamento delle infrastrutture stradali e alla congestione del traffico, modifica la direttiva relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (direttiva 1999/62/CE).

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

3. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR) quale relatrice per l'8^a legislatura.
4. Il 25 ottobre 2018 il Parlamento ha adottato la sua posizione in prima lettura.
5. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) è stato designato relatore per la 9^a legislatura.
6. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta nella 529^a sessione plenaria il 18 ottobre 2017. Il Comitato delle regioni ha adottato un parere nella 127^a sessione plenaria il 1° febbraio 2018.

III. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO

7. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 1° giugno 2017 con una presentazione generale della proposta. Il 21 giugno 2017 è stata esaminata la valutazione d'impatto.
8. Il Consiglio (TTE, Trasporti) ha tenuto un dibattito orientativo sulla proposta il 5 dicembre 2017 (doc. 14426/17) e il 6 giugno 2019 è stata presentata una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (doc. 9331/19).

IV. QUESTIONI IN SOSPESO

9. La presidenza ritiene che la proposta sia fondamentale per ridurre le emissioni di carbonio generate dal settore dei trasporti e possa fare una grande differenza in quanto misura di sostegno a favore degli Stati membri al fine di ridurre le emissioni generate dal settore del trasporto su strada. Le disposizioni di cui al nuovo articolo 7 octies-bis sono essenziali per ottenere questo risultato in quanto prevedono un nuovo strumento obbligatorio a livello di UE per differenziare gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza per i veicoli pesanti in funzione delle emissioni di CO₂. Altri articoli tengono conto della flessibilità necessaria per gli Stati membri, il che consente di applicare la direttiva nel modo più efficiente possibile garantendo, nel contempo, il livello necessario di armonizzazione delle norme.

10. L'analisi sistematica dei considerando, che non si è ancora svolta, dovrebbe essere effettuata in sede di Gruppo "Trasporti terrestri" una volta concordato l'orientamento generale.

V. **CONCLUSIONE**

11. Il 20 novembre 2019 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato il testo di compromesso e ha deciso di trasmetterlo, quale riportato nell'allegato della presente relazione, in vista del raggiungimento di un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 2 dicembre 2019.
12. Si invita il Consiglio ad approvare un orientamento generale. Si invita inoltre il Consiglio a chiedere al Gruppo "Trasporti terrestri" di ultimare i lavori allineando i considerando non inclusi nell'orientamento generale agli articoli e agli allegati del testo concordato.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti
adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture
(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

[i considerando non sono stati riportati]

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

"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";

2) gli articoli 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:

- a) alle tasse sui veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci;
- b) ai pedaggi e ai diritti di utenza imposti sui veicoli.

2. La presente direttiva non si applica ai veicoli [...] **utilizzati** esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

3. La presente direttiva non si applica ai veicoli **pesanti** immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, e nelle Azzorre e a Madera che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna e del Portogallo.

4. **Gli Stati membri possono scegliere di non applicare l'articolo 7 quater, paragrafo 5, l'articolo 7 octies, paragrafi 1 e 2 e l'articolo 7 octies-bis ai pedaggi e ai diritti di utenza su infrastrutture stradali oggetto di contratti di concessione, fintanto che il contratto non sarà rinnovato o modificato in modo sostanziale, e qualora**
- a) **il contratto sia stato firmato prima del [GU: aggiungere la data di entrata in vigore della direttiva modificativa]; o**
 - b) **siano state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del [GU: aggiungere la data di entrata in vigore della direttiva modificativa].**
5. **Il paragrafo 4 si applica anche ai contratti a lungo termine, conclusi tra un'entità pubblica e un'entità non pubblica, firmati prima del [GU: aggiungere la data di entrata in vigore della direttiva modificativa] per l'esecuzione di lavori e/o la gestione di servizi diversi dall'esecuzione di lavori che non comprendano il trasferimento del rischio legato alla domanda.**

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "rete stradale transeuropea", l'infrastruttura del trasporto stradale di cui al capo II, sezione 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³ quale illustrata con apposite mappe nell'allegato I di tale regolamento;
- 2) "costi di costruzione", i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, in uno dei seguenti casi:
 - a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;

³ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- b) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture, comprese consistenti riparazioni strutturali, ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di eventuali nuovi sistemi di pedaggio introdotti dopo il 10 giugno 2008;
- c) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture ultimati **più di 30 anni** prima del 10 giugno 2008, laddove:
 - i) uno Stato membro abbia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente entrati in vigore prima del 10 giugno 2008; o
 - ii) uno Stato membro possa dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni;
- 3) "costi di finanziamento", gli interessi sui prestiti e la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
- 4) "consistenti riparazioni strutturali", le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, in particolare laddove i lavori di riparazione siano stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;
- 5) "autostrada", strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti e possiede le seguenti caratteristiche:
 - a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, mediante altri mezzi;
 - b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;
 - c) è espressamente classificata come autostrada;

- 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;
 - un onere connesso alla congestione del traffico;
 - un onere per i costi esterni;
- 7) "onere per l'infrastruttura", un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;
- 8) "onere per i costi esterni", un onere riscosso per recuperare i costi [...] in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, [...] all'inquinamento acustico dovuto al traffico e/o [...] **alle emissioni di CO₂ dovute al traffico**;
- 8 bis)** "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, durante l'utilizzo di un veicolo;
- 8 ter)** "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;
- 8 quater)** **"costo delle emissioni di CO₂ dovute al traffico", il costo dei danni causati dal rilascio di biossido di carbonio durante l'utilizzo di un veicolo;**
- 9) "congestione del traffico", una situazione in cui i volumi del traffico risultano prossimi alla capacità massima dell'infrastruttura stradale o la superano;
- 10) "onere connesso alla congestione del traffico", un onere applicato ai veicoli per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione alla congestione del traffico [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) "onere medio ponderato per l'infrastruttura", le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri percorsi da un veicolo pesante su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;
- 14) "diritti di utenza", il pagamento di una somma determinata che dà diritto all'utilizzo da parte di un veicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafi 1 e 2;
- 15) "veicolo", un veicolo a motore [...] o un insieme di veicoli accoppiati, adibito al trasporto su strada di persone o di merci o utilizzato per questi fini;
- 16) "veicolo pesante", un veicolo [...] **a motore avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;**
- 17) "veicolo pesante adibito al trasporto di merci", un veicolo destinato al trasporto di merci avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 18) "pullman [...] e autobus", un veicolo destinato al trasporto di più di 8 passeggeri oltre al conducente, avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 19) "veicolo leggero", [...] **un veicolo avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;**

- 20) "autovettura", un veicolo [...] **avente non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate, o un camper;**
- 21) "minibus", un veicolo destinato al trasporto di più di 8 passeggeri oltre al conducente, avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- 21 bis) "camper", un veicolo con vano abitabile contenente attrezzature quali: posti a sedere e tavolo, cuccette eventualmente ottenute ribaltando i sedili, impianti di cottura nonché armadi o ripostigli, avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;**
- 22) "[...] **veicolo commerciale leggero**", un veicolo destinato al trasporto di merci avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- 23) [...]
- 23) "veicolo a emissioni zero",**
- i) autovettura o veicolo commerciale leggero privo di motore a combustione interna; o**
 - ii) veicolo pesante quale definito all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242⁴;**
- 24) "operatore dei trasporti", qualsiasi impresa che trasporti merci o passeggeri su strada;

⁴ **Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).**

- 25) "veicolo di categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, **EEV**, EURO VI", un veicolo pesante le cui emissioni rispettano i limiti indicati nell'allegato 0;
- 26) "tipo di veicolo **pesante**", categoria nella quale è collocato un veicolo pesante in base al numero degli assi, alle sue dimensioni o al suo peso o ad altri criteri di classificazione che tengono conto del danno arrecato alla strada (ad esempio il sistema di classificazione di cui all'allegato IV), a condizione che il sistema di classificazione adottato sia basato su caratteristiche del veicolo ricavabili dai documenti del veicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;
- 26 bis) "sottogruppo di veicoli", un raggruppamento di veicoli quale definito all'articolo 3, punto 8, del regolamento (UE) 2019/1242;**
- 27) "contratto di concessione", [...] **una concessione di lavori o una concessione di servizi quali definite** all'articolo [...] **5, punto 1**, della direttiva 2014/[...] **23/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio⁵;
- 28) "pedaggio in concessione", il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione;
- 29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale", un sistema di pedaggio o di tariffazione **in cui la modifica delle aliquote dovrebbe aumentare gli introiti di oltre il 10% rispetto all'esercizio finanziario precedente, escluso l'effetto dovuto all'aumento del traffico e 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, pubblicato dalla Commissione (Eurostat);**
- [...]

⁵ Direttiva 2014/[...] **23/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, [...] **sull'aggiudicazione dei contratti di concessione** (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

- 30) **"primo valore di riferimento", per ciascun sottogruppo di veicoli, il valore di emissioni di CO₂ corrispondente al 10° percentile più basso dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 7 octies-bis, escludendo dal calcolo di tali valori i veicoli a emissioni zero;**
- 31) **"secondo valore di riferimento", per ciascun sottogruppo di veicoli, il valore di emissioni di CO₂ corrispondente al 20° percentile più basso dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 7 octies-bis, escludendo dal calcolo di tali valori i veicoli a emissioni zero.**

Ai fini del punto 2:

- a) in ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non eccede quella dell'attuale durata di vita predeterminata residua dei componenti delle infrastrutture al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione dei nuovi sistemi di pedaggio;
- b) i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti delle 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 dell'operatore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, come la protezione del suolo dalla contaminazione.";

[*soppresso*: [...]]

3) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 bis, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi da 3 a **8 bis** [...] del presente articolo e agli articoli da 7 bis a 7 duodecies.
2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di applicare pedaggi e diritti di utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e diritti di utenza su tali altre strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra gli operatori. I pedaggi e i diritti di utenza per le strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea e che non sono autostrade soddisfano le condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo, all'articolo 7 bis, e all'articolo 7 undecies, paragrafi 1, 2 e 4.
- 2 bis. Fatte salve le altre disposizioni della presente direttiva, i pedaggi e i diritti di utenza per le varie categorie di veicoli, ad esempio veicoli pesanti, veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pullman e autobus, veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri e autovetture, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.**
3. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente pedaggi e diritti di utenza a nessuna categoria di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare l'articolo 7 quater, paragrafo 5, e l'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1, ai suddetti pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani laddove siano soddisfatte una o entrambe le condizioni seguenti:

- a) **l'applicazione dell'articolo 7 quater, paragrafo 5, e dell'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1, non sarebbe tecnicamente praticabile per introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;**
- b) **l'applicazione dell'articolo 7 quater, paragrafo 5, e dell'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1, comporterebbe la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.**

Lo Stato membro che decida di non applicare l'articolo 7 quater, paragrafo 5, e l'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1, conformemente al secondo comma del presente paragrafo notifica la propria decisione alla Commissione.

4. I pedaggi e i diritti di utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza dell'utente della strada, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento dell'operatore dei trasporti o di immatricolazione del veicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

4 bis. Gli Stati membri possono prevedere aliquote di pedaggio ridotte o diritti di utenza ridotti ed escludere tratti stradali con bassa intensità di traffico situati in zone scarsamente popolate.

5. Gli Stati membri possono prevedere aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esenzioni dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per:
- i) i veicoli pesanti che sono esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶; e
 - ii) **qualsiasi veicolo** [...] che soddisfi le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a), b) e c), della presente direttiva.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...].
8. [...] Per quanto riguarda i veicoli pesanti [...] **adibiti al trasporto di merci, fino al [GU: aggiungere la data di entrata in vigore + otto anni]** gli Stati membri possono decidere di applicare pedaggi o diritti di utenza solo a [...] **quelli** aventi un peso totale massimo ammissibile a pieno carico di almeno 12 tonnellate, qualora ritengano che un'estensione di tali pedaggi o diritti ai veicoli [...] **pesanti adibiti al trasporto di merci** di peso inferiore alle 12 tonnellate possa:
- a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli di rumore, la congestione del traffico, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;
 - b) comportare costi amministrativi superiori al [...] **15%** degli introiti aggiuntivi che questa estensione avrebbe generato; o
 - c) **riguardare una categoria di veicoli che non è responsabile di più del 10% dei costi di infrastruttura imputabili.**

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi o diritti di utenza solo ai veicoli **pesanti adibiti al trasporto di merci** aventi un peso massimo ammissibile a pieno carico non inferiore alle 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione e ai motivi che ne sono alla base.

- 8 bis. Nei casi in cui a tutti i veicoli pesanti sono applicati pedaggi, gli Stati membri possono scegliere di recuperare una percentuale diversa dei costi, da un lato, dai pullman e dagli autobus e, dall'altro, dai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.**

9. [...]
10. [...] ";
- 4) l'articolo 7 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura.
2. Se sono imposti diritti di utenza sui veicoli pesanti, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: un giorno, una settimana, un mese, un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10% dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5% di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2% di quella annuale. **Gli Stati membri possono decidere di applicare solo aliquote annuali ai veicoli immatricolati nel loro territorio.**

Gli Stati membri fissano i diritti di utenza, comprendenti i costi amministrativi, per tutti [...] i veicoli pesanti, ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

3. 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 **33%** dell'aliquota annuale [...] e l'aliquota mensile non è superiore al **20%** di quella annuale. [...] L'aliquota per 10 giorni non è superiore al [**13%**] dell'aliquota annuale.

Gli Stati membri possono rendere disponibile l'infrastruttura anche per altri periodi di tempo. In tali casi, gli Stati membri applicano aliquote conformi al principio della parità di trattamento degli utenti, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti, in particolare dell'aliquota annuale e delle aliquote applicate per gli altri periodi di cui al primo comma, dei modelli di impiego e dei costi amministrativi esistenti.

Per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei diritti di utenza adottati prima del [...] **[GU: aggiungere la data di entrata in vigore]**, gli Stati membri possono mantenere le aliquote superiori ai limiti di cui al primo comma in vigore prima di tale data e le corrispondenti aliquote superiori per altri periodi di impiego, nel rispetto del principio della parità di trattamento. Rispettano tuttavia i limiti di cui al primo comma, nonché quelli di cui al secondo comma nel momento in cui entrano in vigore sistemi di pedaggio o di tariffazione modificati in modo sostanziale o comunque, al più tardi, a partire dal [...] **[GU: aggiungere la data di entrata in vigore + otto anni]**.

4. Per i minibus e i [...] **veicoli commerciali leggeri**, gli Stati membri ottemperano alle prescrizioni del paragrafo 2 ovvero del paragrafo 3. Gli Stati membri [...] **possono** tuttavia **imporre** diritti di utenza [...] **di importo diverso** per i minibus e i [...] veicoli commerciali leggeri rispetto alle autovetture [...].";

4 bis) l'articolo 7 ter è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 ter

1. L'onere per l'infrastruttura **per i veicoli pesanti** si fonda sul principio del recupero dei costi di infrastruttura. L'onere medio ponderato per l'infrastruttura **per i veicoli pesanti** è stabilito in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. L'onere medio ponderato per l'infrastruttura può comprendere anche la remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.
2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura **per i veicoli pesanti** e i veicoli soggetti a tali oneri. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.";

5) l'articolo 7 quater è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 quater

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, [...] all'inquinamento acustico dovuto al traffico, **alle emissioni di CO₂ dovute al traffico o [...] a qualsiasi combinazione di tali fattori.**

Quando impongono oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico e acustico dei [...] veicoli pesanti, **gli Stati membri differenziano tali oneri e li fissano** [...] conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III bis, nel rispetto dei valori di riferimento indicati nell'allegato III ter.

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete per la quale sono imposti oneri per i costi esterni e i veicoli che vi sono soggetti . Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione dei costi dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli pesanti conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni.

Il primo comma cessa di applicarsi quattro anni dopo la data di applicazione delle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

3 bis. Uno Stato membro può prevedere una deroga all'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura o i diritti di utenza conformemente all'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1 bis, laddove un onere per i costi esterni per la CO₂ sia applicato e variato in funzione dei valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂, come previsto nell'allegato III quater o nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 3 quater.

Un onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂ può essere combinato con un onere per l'infrastruttura che è stato variato conformemente all'articolo 7 octies-bis.

3 ter. Per i bus e i pullman gli Stati membri possono decidere di applicare gli stessi valori o valori minori rispetto a quelli stabiliti nell'allegato III quater.

3 quater. La Commissione adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3, ai fini di definire i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂ per i veicoli appartenenti alle classi di emissione di CO₂ 2 e 3 di cui all'articolo 7 octies-bis, paragrafo 1 bis, e di rivedere tali valori per i veicoli a basse emissioni. Tali atti di esecuzione sono adottati entro un anno da quando i dati delle emissioni di CO₂ di riferimento, necessari ai fini del calcolo dei valori dei costi esterni per una classe di veicolo di cui all'allegato III quater, sono pubblicati per la prima volta dalla Commissione a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242.

[3 quinquies. *soppresso*]

3 sexies. Gli Stati membri possono inoltre applicare oneri per i costi esterni per le emissioni di CO₂ più elevati rispetto ai valori di riferimento stabiliti nell'allegato III quater, purché ciò avvenga in modo non discriminatorio e si limiti a non oltre il doppio dei valori di cui all'allegato III quater. Qualora applichino il presente paragrafo, gli Stati membri motivano la loro decisione e la notificano alla Commissione.

4. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito dallo Stato membro interessato. Se uno Stato membro designa a tal fine un'autorità, questa è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.
5. A decorrere dal [...] [*GU: aggiungere la data di entrata in vigore + 4 anni*], gli Stati membri che applicano pedaggi impongono ai veicoli pesanti un onere per i costi esterni perlomeno per [...] **una** parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, in cui il danno ambientale causato da tali veicoli è **il più significativo**. [...] "⁷

⁷ **Aggiungere un nuovo considerando così redatto: Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di limitare, se del caso, l'imposizione ai veicoli pesanti di oneri per i costi esterni alle parti della rete in cui si applicano oneri per l'infrastruttura.**

5 bis) l'articolo 7 quinquies è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 quinquies

Entro sei mesi dall'adozione di future norme EURO più rigorose in materia di emissioni, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa per determinare i corrispondenti valori di riferimento di cui all'allegato III ter.";

6) è inserito il seguente articolo 7 quinquies bis:

"Articolo 7 quinquies bis

1. Nel rispetto delle prescrizioni dell'allegato V, gli Stati membri possono imporre un onere connesso alla congestione del traffico per qualsiasi tratto della loro rete stradale interessato da tale fenomeno. L'onere connesso alla congestione del traffico può essere richiesto solo per i tratti stradali regolarmente congestionati e solo per i periodi in cui tipicamente si verificano le congestioni.
2. Gli Stati membri definiscono i tratti stradali e i periodi di cui al paragrafo 1 sulla base di criteri oggettivi in rapporto ai livelli di esposizione delle strade e alla loro prossimità alla congestione, quali i ritardi medi o la lunghezza media delle code.
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 standard di cui all'allegato V. **Gli Stati membri possono esentare, in tutto o in parte, i minibus, i pullman e gli autobus dall'onere connesso alla congestione del traffico.**
4. L'onere connesso alla congestione del traffico rispecchia in modo proporzionato i costi effettivi causati dai veicoli agli altri utenti della strada, e indirettamente alla società, e [...] rispetta i valori di riferimento di cui all'allegato VI per ciascun tipo di strada. **Esso è fissato conformemente alle prescrizioni minime di cui all'allegato V. Quando uno Stato membro intende applicare oneri connessi alla congestione del traffico superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato VI, lo notifica alla Commissione conformemente alle prescrizioni di cui all'allegato V.**

5. Gli Stati membri pongono in essere meccanismi adeguati di monitoraggio dell'impatto degli oneri connessi alla congestione del traffico e di revisione dei relativi importi. Rivedono periodicamente gli importi degli oneri, almeno ogni tre anni, per fare sì che non risultino superiori ai costi causati dalla congestione del traffico nel proprio territorio e nei tratti stradali per i quali è imposto un onere connesso alla congestione del traffico.";

6 bis) all'articolo 7 sexies, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

- "1. Gli Stati membri calcolano il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura **per i veicoli pesanti** utilizzando una metodologia fondata sui principi fondamentali di calcolo di cui **all'articolo 7 ter e** all'allegato III.
2. Per i pedaggi in concessione, il livello più elevato di onere per l'infrastruttura **per i veicoli pesanti** è equivalente o inferiore al livello risultante dall'utilizzo di una metodologia fondata sui principi fondamentali di calcolo di cui **all'articolo 7 ter e** all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza è effettuata in base a un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura della concessione.";
- 7) gli articoli 7 septies e 7 octies sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 7 septies

1. Previa comunicazione alla Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di applicare una maggiorazione all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali regolarmente congestionati o il cui utilizzo da parte dei veicoli è causa di significativi danni ambientali, a condizione che:
- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nel finanziamento **dello sviluppo di servizi di trasporto, o nella costruzione o manutenzione** di infrastrutture per i trasporti della rete centrale individuata in conformità del 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;

- 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%. **Quando due o più Stati membri applicano una maggiorazione nello stesso corridoio, la maggiorazione non può superare il 50%**;
- c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto al trattamento riservato agli altri utenti della strada;
- 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);
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

- 1 bis. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri, le maggiorazioni possono essere applicate esclusivamente previo assenso di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto.
- 2. Una maggiorazione può essere applicata a un onere per l'infrastruttura differenziato conformemente all'articolo 7 octies, **7 octies-bis** o 7 octies bis.
- 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 **d'esame** di cui all'articolo 9 quater, paragrafo [...] 3.

4. [...]
5. Non possono essere applicate maggiorazioni ai tratti stradali per i quali sono imposti oneri connessi alla congestione del traffico.

Articolo 7 octies

1. [...] L'onere per l'infrastruttura può essere differenziato al fine di ridurre la congestione del traffico e i danni all'infrastruttura, di ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura interessata o di promuovere la sicurezza stradale, a condizione che:
- a) la differenziazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;
 - b) la differenziazione sia applicata in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione;
 - c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore al 175% del limite massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 ter;
 - 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;
 - e) la differenziazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli **utenti della strada** che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale;
 - f) **sul tratto stradale in questione non sia applicato un onere connesso alla congestione del traffico.**

Gli Stati membri che intendono introdurre una tale differenziazione o modificarne una esistente ne informano la Commissione e le trasmettono le informazioni necessarie a valutare se le condizioni sono rispettate.

2. Fino [...] **a quando non inizia ad applicarsi la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza di cui all'articolo 7 octies-bis**, per quanto concerne i veicoli pesanti gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura in funzione della classe di emissione EURO dei veicoli, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100% l'importo del medesimo onere imposto per veicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. **Una volta che gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza sono differenziati conformemente all'articolo 7 octies-bis, gli Stati membri interrompono la differenziazione in funzione della classe di emissione EURO.** [...]

Gli Stati membri possono applicare una riduzione fino al 75% per i veicoli a emissioni zero rispetto all'onere applicato in caso di rispetto delle norme più rigorose in materia di emissioni a decorrere dal [GU: aggiungere la data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa].

Gli Stati membri possono comunque prevedere una deroga all'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura in presenza di uno dei seguenti casi:

- i) la differenziazione pregiudicherebbe gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel rispettivo territorio;
- ii) non sarebbe tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- iii) comporterebbe la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica;
- iv) il pedaggio comprende un onere per i costi esterni.

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla 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 classe di emissione dell'automezzo ai fini del paragrafo 2, **e il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.), se del caso, non sia in grado di fornire tale informazione**, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

4. Le differenziazioni di cui al presente articolo non sono finalizzate a generare variazioni negli introiti.";

7 bis) è inserito il seguente articolo 7 octies-bis:

"Articolo 7 octies-bis

1. Gli Stati membri applicano una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per i veicoli pesanti conformemente al presente articolo.

La variazione si applica a un sottogruppo di veicoli pesanti a partire da due anni dopo l'entrata in vigore dell'atto di esecuzione pertinente per quel sottogruppo, conformemente al paragrafo 2 o 3.

A decorrere da tale data, gli Stati membri interrompono la differenziazione in funzione della classe di emissione EURO di cui all'articolo 7 octies per quanto riguarda il veicolo pesante in questione.

1 bis. Per ciascun tipo di veicolo pesante, gli Stati membri stabiliscono le seguenti classi di emissione di CO₂:

- a) classe di emissione di CO₂ 1 - veicoli che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO₂ di cui alle lettere da b) a e);**
- b) classe di emissione di CO₂ 2 - veicoli con emissioni di CO₂ minori o uguali al secondo valore di riferimento del rispettivo sottogruppo specifico di veicoli, ma che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO₂ di cui alle lettere da c) a e);**
- c) classe di emissione di CO₂ 3 - veicoli con emissioni di CO₂ minori o uguali al primo valore di riferimento del rispettivo sottogruppo specifico di veicoli, ma che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO₂ di cui alle lettere d) ed e);**

- d) **classe di emissione di CO₂ 4 - veicoli pesanti a basse emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 12, del regolamento (UE) 2019/1242;**
- e) **classe di emissione di CO₂ 5 - veicoli a emissioni zero.**

1 ter. Il livello più alto di onere per l'infrastruttura o di diritti di utenza per un determinato tipo di veicolo pesante si applica ai veicoli che rientrano nella classe di emissione di CO₂ 1. Oneri e diritti ridotti si applicano ai veicoli nelle classi di emissione di CO₂ 2, 3, 4 e 5 secondo le seguenti percentuali:

- **classe di emissione di CO₂ 2 - dal 5% al 15% di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO₂ 1;**
- **classe di emissione di CO₂ 3 - dal 15% al 30% di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO₂ 1;**
- **classe di emissione di CO₂ 4 - dal 30% al 50% di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO₂ 1;**
- **classe di emissione di CO₂ 5 - dal 50% al 75% di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO₂ 1.**

2. Per i veicoli pesanti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il primo e il secondo valore di riferimento, quali definiti all'articolo 2, punto 30 e punto 31 rispettivamente, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3. Tali valori di riferimento sono basati sui dati di monitoraggio di cui all'articolo 1, secondo comma, del regolamento (UE) 2019/1242. La Commissione adotta tali atti di esecuzione entro sei mesi dalla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento, quali definite all'articolo 3, punto 1, del regolamento (UE) 2019/1242, pertinenti per un sottogruppo specifico di veicoli pesanti.

Inoltre, la Commissione adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3, che stabiliscono i nuovi valori di riferimento entro sei mesi dall'entrata in vigore di qualsiasi pertinente adeguamento delle emissioni di CO₂ di riferimento adottato ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242.

3. Per quanto riguarda i veicoli pesanti non contemplati nel paragrafo 2, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il primo e il secondo valore di riferimento sulla base delle emissioni di CO₂ per ogni gruppo di veicoli pesanti pubblicate a norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/956. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3, ed entro un anno dalla comunicazione dei dati alla Commissione conformemente al regolamento (UE) 2018/956.

Per determinare la classe di emissione di CO₂ 4, la Commissione applica la metodologia descritta nell'allegato I, punto 3, del regolamento (UE) 2019/1242.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3, al fine di adattare, per i veicoli di cui ai paragrafi 2 e 3, in base ai più recenti dati di monitoraggio, i valori percentili definiti all'articolo 2, punti 30 e 31, per separare le classi di emissione di CO₂ di cui al paragrafo 1 bis. L'atto di esecuzione è adottato la prima volta entro il 31 dicembre 2026 e successivamente ogni cinque anni.

I valori adattati si applicano a partire da 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione in questione.

7. Le differenziazioni di cui al presente articolo non sono finalizzate a generare variazioni negli introiti.";

8) è inserito il seguente articolo 7 octies bis:

"Articolo 7 octies bis

1. Per quanto riguarda i veicoli leggeri, gli Stati membri possono differenziare i pedaggi e i diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali dei veicoli, secondo la definizione delle emissioni specifiche di CO₂ (ciclo misto o ciclo ponderato), registrate al punto 49 del certificato di conformità del veicolo, e delle prestazioni in materia di emissioni secondo la classificazione EURO.

Le aliquote più basse per pedaggi e diritti di utenza si applicano alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri che soddisfano entrambe le seguenti condizioni:

- a) le loro specifiche emissioni di CO₂, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione⁸, sono pari a zero o inferiori ai seguenti livelli:
 - i) per il periodo 2021-2024 alla media, ponderata sulla base del numero di autovetture o di veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione del rispettivo anno, degli obiettivi specifici per le emissioni stabiliti per ciascun costruttore conformemente al punto 4 rispettivamente della parte A o della parte B dell'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹;
 - ii) per il periodo 2025-2029, agli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE determinati conformemente al punto 6.1.1 rispettivamente della parte A o della parte B dell'allegato I di detto regolamento;
 - iii) per il periodo successivo al 2030, agli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE determinati conformemente al punto 6.1.2 della parte A e della parte B dell'allegato I di detto regolamento.
- b) le loro emissioni di inquinanti, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, corrispondono a quanto specificato nella tabella dell'allegato VII della presente direttiva.

⁸ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione.

⁹ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011.

3. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente l'operatore dei trasporti, **o se del caso il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.)**, non sia in grado di classificare le emissioni dell'automezzo, il pedaggio o i diritti di utenza annuali imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile."

9) l'articolo 7 nonies è così modificato:

a) al paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Almeno sei mesi prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, gli Stati membri comunicano alla Commissione:";

a bis) è inserito il paragrafo 1 bis riportato di seguito:

"1 bis. Quando comunicano alla Commissione le informazioni previste dal paragrafo 1, gli Stati membri possono prevedere o includere più di una modifica del sistema di pedaggio o di tariffazione che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura. L'attuazione di detta modifica prevista, che è già stata comunicata alla Commissione, non è soggetta alle disposizioni del paragrafo 1."

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per i costi esterni, gli Stati membri informano la Commissione circa la rete stradale interessata e le aliquote previste per categoria di veicolo e classe di emissione **e, se del caso, notificano la Commissione a norma del punto 2 dell'allegato III bis o del punto 2 dell'allegato V.**";

c) il paragrafo 4 è soppresso;

10) l'articolo 7 decies è così modificato:

a) al paragrafo 2, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

"b) tali sconti o riduzioni rispecchino risparmi effettivi dei costi amministrativi per il trattamento degli utenti abituali rispetto agli utenti occasionali;

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.";

a bis) è inserito il paragrafo 2 bis seguente:

"2 bis. Gli Stati membri possono concedere sconti o riduzioni dell'onere per l'infrastruttura per le autovetture nel caso di utenti abituali, in particolare in aree caratterizzate da insediamenti isolati e nelle periferie delle città. La diminuzione degli introiti dovuta a sconti concessi a utenti abituali non è imposta a carico di altri utenti che utilizzano l'infrastruttura meno frequentemente.";

b) il paragrafo 3 è così modificato:

"3. Fatte salve le condizioni di cui all'articolo 7 octies, paragrafo 1, lettera b), [...] 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 di tariffazione 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.";

11) l'articolo 7 undecies è così modificato:

a) al paragrafo 1, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"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 **per via elettronica** o 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. **Gli Stati membri non hanno l'obbligo di mettere a disposizione punti di pagamento fisici.**";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"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 per via elettronica. **L'utente della strada può acconsentire a non ricevere la ricevuta.**";

c) al paragrafo 4, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Ove economicamente fattibile, gli Stati membri impongono e riscuotono l'importo corrispondente agli oneri per i costi esterni e agli oneri connessi alla congestione del traffico mediante un sistema **di telepedaggio** che [...] **sia conforme alle disposizioni** di cui all'articolo [...] **3, paragrafo 1**, della direttiva [...] **(UE) 2019/520.**";

12) l'articolo 7 duodecies è sostituito dal seguente:

"Articolo 7 duodecies

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

13) all'articolo 8, paragrafo 2, **le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:**

[...] [...] **"a) il pagamento dei diritti di utenza comuni dà accesso alla rete definita dagli Stati membri partecipanti ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2;**

b) i diritti di utenza comuni sono fissati dagli Stati membri partecipanti a un importo non superiore a quello massimo indicato all'articolo 7 bis;"

14) l'articolo 9 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;

[...] [...] [...] [...] [...]."

14 bis) all'articolo 9 quater, è aggiunto il seguente paragrafo 3:

"3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011."

15) gli articoli 9 quinquies e 9 sexies sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 9 quinquies

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 sexies per modificare l'allegato 0, **le formule nelle sezioni 4.1 e 4.2 dell'allegato III bis** e gli importi della tabella [...] 1 [...] dell'allegato III ter [...] onde adeguarli al progresso scientifico e tecnico.

Articolo 9 sexies

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui [...] all'articolo 9 quinquies è conferito alla Commissione per un periodo di [...] **cinque anni** a decorrere dal [*GU: aggiungere la 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.**

3. La delega di potere di cui [...] all'articolo 9 quinquies può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi [...] dell'articolo 9 quinquies entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";
- 16) gli articoli 9 septies e 9 octies sono soppressi;
- 17) l'articolo 10 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 bis

1. Gli importi in euro di cui all'allegato II e gli importi in centesimi di cui [...] alla tabella 1 [...] dell'allegato III ter sono adeguati ogni due anni al fine di tenere conto delle modifiche dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato dalla Commissione (Eurostat). Il primo adeguamento è eseguito entro il 31 marzo **[GU: aggiungere l'anno successivo ai due anni che seguono l'entrata in vigore della presente direttiva]**.

Gli importi sono adeguati automaticamente [...] **adattando** l'importo di base in euro o in centesimi rispetto alla variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati all'importo più vicino all'euro per quanto riguarda l'allegato II, e all'importo più vicino al decimo di centesimo per quanto riguarda l'allegato III ter.

2. La Commissione pubblica sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli importi adeguati di cui al paragrafo 1 entro il 31 marzo dell'anno successivo ai due anni civili di cui al paragrafo 1. Tali importi adeguati entrano in vigore il primo giorno del mese successivo alla pubblicazione.";

18) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

1. **Ogni cinque anni** [...] gli Stati membri pubblicano in forma aggregata una relazione sui pedaggi e sui diritti di utenza imposti nel rispettivo territorio[...].

2. La relazione pubblicata conformemente al paragrafo 1 contiene informazioni relative a quanto segue:

- a) onere per i costi esterni imposto per ciascuna combinazione di categorie di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo;
- b) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura **o dei diritti di utenza** in funzione **della categoria del veicolo e del tipo di veicolo pesante**;
- c) onere medio ponderato per l'infrastruttura e introiti totali derivanti dalla riscossione di tale onere[...];
- d) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni;
- e) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico;

- f) introiti totali derivanti dalla riscossione dei pedaggi e/o dei diritti di utenza;
- g) uso degli introiti derivanti dall'applicazione della presente direttiva e modo in cui tale uso ha consentito allo Stato membro di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 9, paragrafo 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]";

[...] 19) gli allegati sono modificati come segue:

- a) gli allegati 0, III bis, III ter e IV sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva;
- b) gli allegati **III quater**, V, VI e VII sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro **[GU: aggiungere la data di entrata in vigore più 2 anni]** al più tardi. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di dette disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

1) Gli allegati 0, III, III bis, III ter e IV sono così modificati:

a) nell'allegato 0, la sezione 3 è così modificata:

[...] [...] [...] iii) è aggiunto quanto segue:

"Limiti di emissione Euro VI

	Valori limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Nota:

PI = accensione comandata

CI = accensione spontanea

1) Il livello ammissibile di NO₂ per il valore limite degli NO_x può essere definito in un secondo tempo.";

b) l'allegato III è così modificato:

i) la sezione 2 è così modificata:

- al punto 2.1, il sesto trattino è sostituito dal seguente:

"- La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti è 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 4¹⁰.";

- al punto 2.2, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

"- I costi sono 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.";

ii) alla sezione 4, il titolo e il primo trattino sono sostituiti dai seguenti:

"4. QUOTA DI TRAFFICO DEI VEICOLI PESANTI, FATTORI DI EQUIVALENZA E MECCANISMO DI CORREZIONE

– Il calcolo dei pedaggi si basa su quote effettive o previste di veicoli/km di veicoli pesanti adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte dei veicoli pesanti.";

¹⁰ L'applicazione dei fattori di equivalenza da parte degli Stati membri può tenere conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale

c) l'allegato III bis è sostituito dal seguente:

"ALLEGATO III *bis*

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi applicabili per l'imposizione di un onere per i costi esterni e, se del caso, il calcolo dell'importo massimo di tale onere.

1. Tratti della rete stradale interessati

Gli Stati membri definiscono precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni.

Quando uno Stato membro 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 sono 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 **o ad altra fonte di dati equivalente;**
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 per i costi esterni su tali tratti non comporta costi sproporzionati.

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 **o all'allegato III quater**, lo Stato membro notifica alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. **Se del caso**, le deve notificare [...] l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].

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

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro 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 le 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 sono riportati nella notifica.

3. Importo dell'onere

La presente sezione si applica quando uno Stato membro intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter **o all'allegato III quater**.

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, **a seconda dei casi**, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, determina un unico importo specifico. La struttura di tariffazione risultante è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni. La pubblicazione dovrebbe avere luogo con congruo anticipo rispetto all'applicazione dell'onere. Sono resi pubblici tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni.

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

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

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, verifica l'efficacia del sistema di tariffazione ai fini della riduzione del danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, adegua ogni due anni la struttura di tariffazione e l'importo specifico dell'onere stabiliti per la determinata classe di veicoli, il tipo di strada e il periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

4. Elementi dei costi esterni

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, calcola il costo imputabile all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico applicando la formula seguente:

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

in cui:

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

I fattori di emissione sono gli stessi di quelli utilizzati dallo Stato membro per elaborare gli inventari nazionali delle emissioni previsti dalla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici¹¹ (che prescrive l'utilizzo della Guida EMEP/EEA per gli inventari delle emissioni di inquinanti atmosferici¹²). Il costo monetario degli inquinanti è stimato dallo Stato membro, o se del caso dall'autorità indipendente di cui all'articolo 7 quater, paragrafo 4, con metodi scientifici comprovati.

Lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, può adottare altri metodi scientificamente comprovati per calcolare il valore dei costi dell'inquinamento atmosferico, utilizzando dati ricavati dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici.

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter, lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, calcola il costo imputabile all'inquinamento acustico derivante dal traffico applicando le formule seguenti:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

¹¹ Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1)

¹² Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

in cui:

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

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto del rumore sulla salute dei cittadini che si trovano in prossimità della strada.

La popolazione esposta al livello di rumore k è determinata in base alle mappe acustiche strategiche di cui all'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ **o ad altra fonte di dati equivalente.**

Il costo per persona esposta al livello di rumore k è stimato dallo Stato membro, o se del caso da un'autorità indipendente, con metodi scientifici comprovati.

¹³ Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

Al traffico giornaliero medio ponderato si applica un fattore di equivalenza "e" tra veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e autovetture determinato in base ai livelli di emissioni acustiche dell'automobile media e del veicolo pesante medio adibito al trasporto di merci e tenendo conto del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE.

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, può stabilire oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi, a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati.

4.3. Costo delle emissioni di CO₂ dovute al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni per le emissioni di CO₂ superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III quater, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, calcola il costo imputabile sulla base di prove scientifiche secondo l'approccio basato sui "costi evitabili", tenendo conto e illustrando in particolare i seguenti aspetti:

- **la scelta del livello dell'obiettivo per le emissioni;**
- **le opzioni di mitigazione previste;**
- **lo scenario di riferimento previsto;**
- **l'avversione al rischio e alle perdite;**
- **la ponderazione del capitale.**

Lo Stato membro notifica la Commissione almeno sei mesi prima dell'attuazione di tale onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂.";

d) l'allegato III ter è sostituito dal seguente:

"ALLEGATO III ter

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.

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

<i>Classe del veicolo</i>	<i>Centesimi/veicolo-chilometro</i>	Suburbana⁽¹⁾	Interurbana⁽²⁾
<i>Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico inferiore a [...] 12 tonnellate o con due assi</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Meno inquinanti di EURO VI, compresi i veicoli a emissioni zero</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>compreso tra [...] 12 e [...] 18 tonnellate o con tre assi</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Meno inquinanti di EURO VI, compresi i veicoli a emissioni zero</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico compreso tra [...] 18 e [...] 32 tonnellate o con quattro assi</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Meno inquinanti di EURO VI, compresi i veicoli a emissioni zero</i>	2,5	0,3
<i>Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico superiore a [...] 32 tonnellate</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>o con cinque o più assi</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Meno inquinanti di EURO VI, compresi i veicoli a emissioni zero</i>	[...] 2,8	0,3

- 1) "Suburbane" sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km² (densità di popolazione media di 300 abitanti/km²).
- 2) "Interurbane" sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/km².

[**Tabella soppressa**]

I valori della tabella 1 [...] 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.";

d bis) È inserito il seguente nuovo allegato III *quater*:

ALLEGATO III *quater*

VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI PER LE EMISSIONI DI CO₂

Il presente allegato stabilisce i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni tenendo conto del costo delle emissioni di CO₂.

Tabella 1: valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo-chilometro	Strade interurbane (comprese le autostrade)
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico inferiore a 12 tonnellate o con due assi	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Veicoli a basse emissioni	2,0
	Veicoli a emissioni zero	0
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

pieno carico compreso tra 12 e 18 tonnellate o con tre assi	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Veicoli a basse emissioni	2,5
	Veicoli a emissioni zero	0

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo- chilometro	Strade interurbane (comprese le autostrade)
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico compreso tra 18 e 32 tonnellate o con quattro assi	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Veicoli a basse emissioni	3,4
	Veicoli a emissioni zero	0
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

pieno carico superiore a 32 tonnellate o con cinque o più assi	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Veicoli a basse emissioni	4,0
	Veicoli a emissioni zero	0

- e) all'allegato IV, la tabella "Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)" è sostituita dalla seguente:

"INSIEMI DI VEICOLI (AUTOARTICOLATI E AUTOTRENI)

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti	Altri sistemi di sospensione degli assi motori	Classe dei danni
Numero di assi e peso massimo lordo ammissibile a pieno carico (in tonnellate)	Numero di assi e peso massimo lordo ammissibile a pieno carico (in tonnellate)	

Non inferiore a	Inferiore a	Non inferiore a	Inferiore a	
<i>2 + 1 assi</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assi</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 assi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 axles</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 assi</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 assi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 assi</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 assi</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Almeno 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

2) sono aggiunti i seguenti allegati V, VI e VII:

"ALLEGATO V

**REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE CONNESSO ALLA
CONGESTIONE DEL TRAFFICO**

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi per l'imposizione di un onere connesso alla congestione del traffico.

1. Parti della rete soggette ad oneri connessi alla congestione del traffico, veicoli e periodi contemplati

Gli Stati membri specificano con precisione:

- a) la parte o le parti della rete formata dalla propria quota di rete transeuropea e dalle proprie autostrade di cui all'articolo 7, paragrafo 1, per cui si intende imporre un onere connesso alla congestione del traffico, conformemente all'articolo 7 quinquies bis, paragrafi 1 e 3;
- b) la classificazione in "metropolitane" e "non metropolitane" di sezioni della rete soggette all'onere connesso alla congestione del traffico. Gli Stati membri applicano i criteri di cui alla tabella 1 ai fini della determinazione della classificazione di ogni segmento stradale.
Tabella 1: criteri di classificazione delle strade della rete in "metropolitane" e "non metropolitane" di cui alla lettera a)

Categoria della strada	Criterio di classificazione
"metropolitana"	Sezioni della rete che attraversano agglomerati urbani con una popolazione di 250 000 abitanti o più
"non metropolitana"	Sezioni della rete non classificate come "metropolitane"

- c) i periodi durante i quali si applica l'onere, per ciascun segmento. Se nell'ambito di un determinato periodo di tariffazione si applicano oneri di importo diverso, gli Stati membri specificano chiaramente l'inizio e la fine del periodo di imposizione di ogni corrispettivo.

Per determinare la proporzione fra gli oneri per le diverse categorie di veicoli, gli Stati membri utilizzano i fattori di equivalenza indicati nella tabella 2.

Tabella 2: fattori di equivalenza per la determinazione della proporzione fra gli oneri connessi alla congestione del traffico per le diverse categorie di veicoli

Categoria del veicolo	Fattore di equivalenza
Veicoli leggeri	1
Veicoli pesanti non articolati adibiti al trasporto di merci	1,9
Pullman e autobus	2,5
Veicoli pesanti articolati adibiti al trasporto di merci	2,9

2. **Importo dell'onere**

Per ogni categoria di veicolo, segmento stradale e periodo di tempo, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, determina un unico importo specifico, fissato conformemente alle disposizioni della sezione 1 del presente allegato, tenendo in considerazione il corrispondente valore [...] **di riferimento** indicato nella tabella che figura nell'allegato VI. La struttura di tariffazione risultante è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni.

Lo Stato membro pubblica tutte le informazioni seguenti con congruo anticipo rispetto all'applicazione dell'onere connesso alla congestione del traffico:

- a) tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a comprendere le modalità di classificazione delle strade e dei veicoli e di determinazione dei periodi di imposizione dell'onere;
- b) la descrizione completa degli oneri connessi alla congestione del traffico applicati per ciascuna categoria di veicolo, per ciascun segmento e per ciascun periodo di tempo.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione tutte le informazioni pubblicate ai sensi delle lettere a) e b).

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

Quando intende applicare oneri connessi alla congestione del traffico superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato VI, lo Stato membro notifica alla Commissione:

- i) l'ubicazione delle strade soggette agli oneri connessi alla congestione del traffico;**
- ii) la classificazione delle strade in "metropolitane" e "non metropolitane", come specificato nella sezione 1, lettera b);**
- iii) i periodi durante i quali si applicano gli oneri, come specificato nella sezione 1, lettera c);**
- iv) eventuali esenzioni totali o parziali applicate ai minibus, agli autobus e ai pullman.**

3. Verifica

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, verifica l'efficacia del sistema di tariffazione ai fini della riduzione della congestione del traffico. Se necessario, adegua ogni **tre anni** la struttura di tariffazione, il periodo o i periodi di tariffazione e l'importo specifico dell'onere stabiliti per ciascuna categoria di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

ALLEGATO VI

[...] VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE CONNESSO ALLA CONGESTIONE DEL TRAFFICO

Nel presente allegato sono riportati i [...] **valori di riferimento** dell'onere connesso alla congestione del traffico.

I [...] **valori di riferimento** indicati nella tabella che segue si applicano ai veicoli leggeri. Gli oneri relativi alle altre categorie di veicoli sono determinati moltiplicando l'onere imposto ai veicoli leggeri per i fattori di equivalenza indicati nella tabella di cui all'allegato V.

Tabella: [...] **valori di riferimento** dell'onere connesso alla congestione del traffico per i veicoli leggeri

Centesimi/veicolo-chilometro	Metropolitana	Non metropolitana
Autostrade	[...] 25,9	[...] 23,7
Strade principali	[...] 61,0	[...] 41,5

ALLEGATO VII

PRESTAZIONI IN MATERIA DI EMISSIONI

Nel presente allegato sono riportate le prestazioni in materia di emissioni di inquinanti in base alle quali differenziare i pedaggi e i diritti di utenza ai sensi dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, lettera b).

Tabella: criteri per il calcolo delle prestazioni in materia di emissioni di inquinanti per i veicoli leggeri

Pedaggi e diritti di utenza	10% in meno dell'aliquota più elevata	20% in meno dell'aliquota più elevata	30% in meno dell'aliquota più elevata	75% in meno dell'aliquota più elevata
Prestazioni in materia di emissioni	Euro-6d-temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Valori RDE massimi dichiarati per le emissioni di inquinanti ^{##} < 80% dei limiti di emissione applicabili	Veicoli a emissioni zero

dove x può essere vuoto o uno dei seguenti (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM)

sia per NOx sia per numero di particelle, come indicato al punto 48.2 del certificato di conformità, nell'allegato IX della direttiva 2007/46/CE
