CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 14 febbraio 2011
(OR. en)

15145/1/10
REV 1

Fascicolo interistituzionale: 2008/0147 (COD)

TRANS 283
FISC 119
ENV 706
CODEC 1087
PARLNAT 204

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto:	Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione di una DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture - Adottata dal Consiglio il 14 febbraio 2011

DIRETTIVA .../.../UE
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del

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

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria[3],

---

1 GU C 255 del 22.9.2010, pag. 92.
2 GU C .120 del 28.5.2009, pag. 47.
3 Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (GU C 87 E dell'1.4.2010, pag. 345) e posizione del Consiglio in prima lettura del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ... .

considerando quanto segue:

(1) La promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti. A tal fine, è opportuno ridurre il contributo del settore dei trasporti ai cambiamenti climatici e ai suoi impatti negativi, in particolare la congestione, che ostacola la mobilità, e l'inquinamento atmosferico e acustico, che provoca problemi per la salute e l'ambiente. Inoltre, le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione di altre politiche dell'Unione, in particolare la politica comune dei trasporti.

(2) L'obiettivo di riduzione degli impatti negativi dei trasporti dovrebbe essere conseguito in modo tale da evitare ostacoli sproporzionati alla libertà di circolazione, nell'interesse di una crescita economica sana, dell'adeguato funzionamento del mercato interno e della coesione territoriale.

(3) Per ottimizzare il sistema dei trasporti, la politica comune dei trasporti dovrebbe fare ricorso a una combinazione di strumenti destinati a migliorare le infrastrutture e l'utilizzo delle tecnologie dei trasporti e a consentire la gestione più efficiente della domanda di trasporto, attraverso, in particolare, la promozione del rinnovo del parco veicoli, un utilizzo più efficace delle infrastrutture e la co-modalità. Ciò presuppone l'applicazione più sistematica del principio "chi usa paga" nonché lo sviluppo e l'attuazione del principio "chi inquina paga" nel settore dei trasporti per tutti i modi di trasporto.

(4) La direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999[1], invitava la Commissione a presentare un modello per la valutazione di tutti i costi esterni derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, che servisse da base per i calcoli dei futuri oneri per l'infrastruttura. Tale modello doveva essere accompagnato da una valutazione dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale del modello e, se del caso, da proposte per un'ulteriore revisione della direttiva in questione.

(5) Per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico legati al traffico, dei cambiamenti climatici e della congestione generata dall'uso di tutti i modi di trasporto, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e combattere i cambiamenti climatici, a costi minimi per l'economia. A tal fine è necessario adottare, per tutti i modi di trasporto, un approccio graduale tenendo conto delle loro caratteristiche particolari.

---

[1] GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

(6) Nel settore dei trasporti stradali, i pedaggi calcolati come diritti di utenza delle infrastrutture basati sulla distanza costituiscono uno strumento economico equo ed efficace per conseguire una politica sostenibile in materia di trasporti, in quanto, essendo legati direttamente all'utilizzo dell'infrastruttura, alle prestazioni ambientali dei veicoli e al luogo e al momento in cui questi sono utilizzati, possono essere fissati a un livello che rispecchia il costo dell'inquinamento e della congestione causato dall'uso effettivo di veicoli. Inoltre, i pedaggi non creano alcuna distorsione della concorrenza nel mercato interno, in quanto sono dovuti da tutti gli operatori, indipendentemente dal loro Stato membro di origine o di stabilimento, in proporzione all'intensità dell'utilizzo della rete stradale.

(7) L'analisi di impatto indica che l'applicazione di pedaggi calcolati in funzione del costo dell'inquinamento e, sulle strade congestionate, sulla base di una maggiore differenziazione delle aliquote durante i periodi di punta potrebbe avere un effetto positivo sul sistema dei trasporti e contribuire alla strategia dell'Unione sui cambiamenti climatici. Potrebbe ridurre la congestione e l'inquinamento locale incentivando l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, ottimizzando il "comportamento logistico" e riducendo le corse a vuoto dei veicoli. Questa strategia potrebbe svolgere un ruolo importante, se pur indiretto, nel ridurre il consumo di carburante e nel contribuire a combattere i cambiamenti climatici.

(8) La presente direttiva non impedisce agli Stati membri di applicare norme nazionali per l'imposizione di diritti a carico di altri utenti della strada che non rientrano nel suo ambito di applicazione.

(9) I costi dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico, tra cui i costi sanitari, compresi i costi delle cure mediche, le perdite di raccolto e altre perdite di produzione, sono sostenuti nel territorio dello Stato membro in cui si svolge l'operazione di trasporto. Il principio "chi inquina paga" sarà attuato mediante l'imposizione di oneri per i costi esterni, con la conseguente diminuzione dei costi esterni stessi.

(10) Ai fini della presente direttiva, il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo degli oneri per i costi esterni.

(11) Sussistono tuttora dubbi sui costi e sui benefici dei sistemi necessari per applicare diritti differenziati sulle strade meno trafficate. Fino a quando non saranno chiariti questi dubbi, la soluzione ideale sembra essere un approccio flessibile a livello dell'Unione. Questo approccio flessibile dovrebbe lasciare agli Stati membri la possibilità di decidere se e su quali strade imporre oneri che tengano conto dei costi esterni, in funzione delle caratteristiche locali e nazionali della rete.

(12) I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utenti occasionali, in quanto buona parte di questi sono probabilmente trasportatori stranieri. È opportuno pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali per i veicoli pesanti.

(13) Un'attuazione chiara e trasparente dei sistemi di tariffazione potrebbe contribuire a un migliore funzionamento del mercato interno. Pertanto, si dovrebbe evitare l'applicazione di sistemi di tariffazione non coerenti per non dar luogo a distorsioni della concorrenza nel trasporto internazionale di merci sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto delle reti interconnesse o autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea. Gli stessi principi di tariffazione dovrebbero in particolare essere applicati a ogni sezione della rete autostradale di uno Stato membro.

(14) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di scegliere di imporre i livelli massimi di oneri per i costi di infrastruttura ed i costi esterni autorizzati dalla presente direttiva mediante pedaggi, ma dovrebbero essere in grado di scegliere di imporre oneri per uno o entrambi tali costi ad un livello inferiore o di non imporli affatto.

(15) Al momento della determinazione della rete cui applicare un onere per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di scegliere di non imporre oneri per i costi esterni relativi a talune strade al fine di migliorare l'accessibilità e la competitività di regioni periferiche, senza sbocco sul mare o insulari.

(16) Agli oneri per l'infrastruttura si dovrebbe poter aggiungere un elemento di costo esterno basato sul costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico. Occorrerebbe consentire di aggiungere l'elemento di costo esterno integrato nel prezzo dei pedaggi al costo dell'utilizzo dell'infrastruttura, a patto che siano rispettate alcune condizioni nel calcolo dei costi, al fine di evitare un'imposizione eccessiva.

(17) Per rispecchiare in modo più adeguato il costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni dovrebbero variare in funzione del tipo di strada, del tipo di veicoli e, per quanto riguarda l'inquinamento acustico, del momento in questione.

(18) La congestione ha un impatto negativo nel senso che in generale per gli utenti della strada comporta una perdita di tempo e un dispendio di carburante. La differenziazione degli oneri per l'infrastruttura offre uno strumento per gestire la congestione, a condizione che i pedaggi differenziati forniscano un chiaro e significativo segnale di prezzo agli utenti della strada affinché questi ultimi modifichino il loro comportamento ed evitino i tratti stradali congestionati durante i periodi di punta.

(19) La direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale[1], prevede già una base per lo sviluppo e il completamento del pacchetto di misure dell'Unione relative al rumore emesso dai veicoli stradali e dalle relative infrastrutture incaricando le autorità competenti di elaborare mappe acustiche strategiche per gli assi stradali principali, nonché piani d'azione per il contenimento del rumore laddove i livelli di esposizione possano avere effetti nocivi per la salute umana.

(20) Per l'adeguato funzionamento del mercato interno è necessario un quadro dell'Unione che garantisca che gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e sulla base della congestione, siano trasparenti, proporzionati e non discriminatori. Tale quadro dovrebbe comprendere principi di tariffazione, metodi di calcolo, livelli massimi e valori unitari dei costi esterni comuni e basati su metodi scientifici riconosciuti, nonché procedure di notifica e rendicontazione alla Commissione in materia di sistemi di pedaggio.

---

[1] GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

(21) Se un'autorità è designata da uno Stato membro per stabilire l'onere per i costi esterni, non dovrebbe avere interessi diretti a stabilire tale importo a livelli eccessivamente elevati e dovrebbe pertanto essere indipendente dall'ente che percepisce e gestisce i proventi dei pedaggi.

(22) Per garantire precedenza alla costruzione di progetti prioritari di interesse europeo contemplati all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti[1], è opportuno che gli Stati membri che hanno la possibilità di applicare una maggiorazione optino per questa soluzione prima di imporre oneri per i costi esterni. Per evitare un'imposizione eccessiva degli utenti, è opportuno non associare un onere per i costi esterni ad una maggiorazione, a meno che i costi esterni non superino l'importo della maggiorazione già imposta. In tal caso, è opportuno che l'importo della maggiorazione venga dedotto dall'onere per i costi esterni.

(23) Non dovrebbero essere consentiti sconti o riduzioni dell'onere per i costi esterni, in quanto si correrebbe il rischio significativo di penalizzare eccessivamente alcune categorie di utenti.

(24) Fatte salve le pertinenti disposizioni in materia di aiuti di Stato del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovrebbero essere autorizzate misure d'incentivazione nel caso di viaggi che comportano trasferimenti costosi tra modi di trasporto, come il trasporto strada-mare-strada, nell'interesse della coesione territoriale e dell'accessibilità e della competitività delle regioni periferiche, senza sbocco sul mare e insulari.

(25) Dovrebbe essere possibile autorizzare sconti o riduzioni dell'onere per l'infrastruttura a determinate condizioni per alcune categorie di utenti, come gli utenti abituali o gli utilizzatori di sistemi di telepedaggio.

---

[1] GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1

(26) L'imposizione di costi esterni mediante pedaggi avrà un impatto maggiore sulle decisioni degli utenti se questi ultimi sono consapevoli di tali costi. Tali costi dovrebbero pertanto essere indicati separatamente su una ricevuta, su una fattura o su un documento equivalente emesso dal gestore dei sistemi di pedaggio. Inoltre, questo documento agevolerebbe gli autotrasportatori nel fatturare più agevolmente l'onere per i costi esterni allo spedizioniere o a qualsiasi altro cliente.

(27) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è preferibile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. È pertanto preferibile imporre un onere per i costi esterni mediante tali sistemi conformemente alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità[1].

(28) Mentre le decisioni sulla spesa pubblica nazionale, in cui rientra l'utilizzo degli introiti derivanti dalla presente direttiva, sono, conformemente al principio di sussidiarietà, di competenza degli Stati membri, gli introiti supplementari derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, conformemente agli obiettivi della politica europea dei trasporti perseguiti dalla presente direttiva, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti e promuovere la mobilità sostenibile in generale. Questi progetti dovrebbero pertanto riguardare tra l'altro una tariffazione efficace, la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale, l'attenuazione dei suoi effetti, il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO2 e di consumo di carburante, la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti, l'ottimizzazione della logistica o il miglioramento della sicurezza stradale..

---

[1] GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

(29) Per promuovere l'interoperabilità dei dispositivi per il pedaggio e fatto salvo il rispetto di alcune condizioni, dovrebbe essere consentito a due o più Stati membri di collaborare per l'istituzione di un sistema di pedaggio comune.

(30) La Commissione dovrebbe trasmettere a tempo debito al Parlamento europeo e al Consiglio, a norma della presente direttiva, un'analisi approfondita dell'esperienza maturata negli Stati membri che applicano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura.

(31) Il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione[1], stabilisce che le entrate generate da oneri direttamente a carico degli utenti devono essere considerate nella determinazione del deficit di finanziamento nel caso di progetti generatori di entrate. Tuttavia, le entrate generate da un onere per i costi esterni non dovrebbero essere considerate nel calcolo del deficit di finanziamento dal momento che dovrebbero essere usate per progetti destinati a ridurre alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale, attenuarne gli effetti, migliorare le prestazioni dei veicoli in materia di CO_2 e di consumo di carburante, nonché a creare infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti.

(32) La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione a taluni adeguamenti degli allegati. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate nel corso dei suoi lavori preparatori, anche a livello di esperti.

---

[1] GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

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

(34) Nell'applicare metodi scientifici alternativi per il calcolo degli oneri per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di tener conto dei valori dei costi monetari delle esternalità riportati nello studio intitolato *"Handbook on estimation of external cost in the transport sector"* [2], che fornisce un quadro dello stato dell'arte, sotto il profilo teorico e pratico, della valutazione dei costi esterni.

(35) Nelle zone di montagna descritte nello studio "*Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries"* commissionato dalla Commissione europea nel 2004 dovrebbero essere autorizzati oneri per i costi esterni più elevati qualora dati scientifici obiettivi dimostrino che l'inquinamento atmosferico e acustico provoca danni maggiori nelle predette zone di montagna a causa di circostanze geografiche e di fenomeni fisici come la pendenza delle strade, gli sbalzi di temperatura e l'"effetto anfiteatro" delle valli.

(36) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"[3], gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

---

1 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.
2 http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.
3 GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

(37) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire incoraggiare una tariffazione differenziata sulla base dei costi esterni per promuovere i trasporti sostenibili, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della considerevole dimensione transfrontaliera dei trasporti, essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è modificato come segue:

a) è inserita la lettera seguente:

"a quinquies) "autostrada" strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti, la quale:

i) è dotata, salvo in punti particolari o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una banda non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;

ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; e

iii) è espressamente classificata come autostrada;";

b) le lettere b) e b bis) sono sostituite dalle seguenti:

"b) "pedaggio", il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e del tipo di veicolo, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;

b bis) "onere per l'infrastruttura", un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;";

c) sono inserite le lettere seguenti:

b ter) "onere per i costi esterni", un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e/o all'inquinamento acustico dovuto al traffico;

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

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

b sexies)"onere medio ponderato per l'infrastruttura", le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;

b septies)"onere medio ponderato per i costi esterni", le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato.";

d) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

2) gli articoli 7, 7 bis e 7 ter sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 7

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

2. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza a nessuna classe di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

3. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza del trasportatore, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

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

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

   a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;

   b) comportare costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Articolo 7 bis

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

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

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

Articolo 7 ter

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

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

Articolo 7 quater

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

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

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

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

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

Articolo 7 quinquies

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

Articolo 7 sexies

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

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

3. Non sono soggetti agli obblighi di cui ai paragrafi 1 e 2 i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali sono state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 10 giugno 2008; ciò è valido per tutto il periodo di applicazione di detti sistemi e a condizione che non subiscano modifiche sostanziali.

Articolo 7 septies

1. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici che soffrono di una forte congestione o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

   a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti[**], che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;

b) la maggiorazione non superi il 15% degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati a norma dell'articolo 7 ter, paragrafo 1 e dell'articolo 7 sexies, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25%;

c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto a quello riservato ad altri utenti della strada;

d) una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento della realizzazione dei progetti prioritari di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione prima dell'applicazione della maggiorazione; e

e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

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

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

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie da uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 quinquies. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni fissate al paragrafo 1 o se ritiene che la maggiorazione prevista comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato membro interessato secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 9 quinquies, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

4. Sui tratti stradali in cui sono soddisfatti i criteri per l'applicazione di una maggiorazione a norma del paragrafo 1, gli Stati membri possono prelevare un onere per i costi esterni solo se viene applicata una maggiorazione.

5. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 quater.

Articolo 7 octies

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

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

i) ciò pregiudichi gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel suo territorio;

ii) non sia tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;

iii) ciò induca la deviazione degli autoveicoli più inquinanti con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica; o

iv) il pedaggio comprenda un onere per i costi esterni.

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione.

2. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente il trasportatore non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

3. L'onere per l'infrastruttura può anch'esso essere differenziato ai fini della riduzione della congestione e dei danni alle infrastrutture, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura in questione o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

   a) la variazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;

   b) la variazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;

   c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175% rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 ter; e

   d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere.

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

Articolo 7 nonies

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

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

      – i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo delle infrastrutture, e

      – informazioni precise sugli autoveicoli soggetti al sistema di pedaggio, sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

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

      – i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,

– lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto all'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi[***]; tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti all'articolo 7 ter, paragrafo 1, previsti nell'ambito della concessione, il traffico previsto, diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

2. Entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie conformemente al paragrafo 1, la Commissione esprime un parere in cui precisa se gli obblighi di cui all'articolo 7 sexies sono stati adempiuti. I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 quinquies.

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

a) informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e specifichino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle variazioni;

b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;

c) eventualmente, il nome dell'autorità designata, a norma dell'articolo 7 quater, paragrafo 4, a stabilire l'importo dell'onere, e il nome dei suoi rappresentanti e

d) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III bis.

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

a) sei mesi dal ricevimento del fascicolo di cui al paragrafo 3; o

b) se del caso, tre ulteriori mesi dopo il ricevimento di informazioni supplementari a norma del paragrafo 3, richieste dalla Commissione.

Lo Stato membro interessato adegua l'onere per i costi esterni proposto per ottemperare alla decisione. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 quinquies.

Articolo 7 decies

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

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

   a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;

   b) tali sconti o riduzioni comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi; e

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

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

Articolo 7 undecies

1. L'applicazione, la riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza sono effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli e verifiche obbligatori alle frontiere interne dell'Unione. A tal fine gli Stati membri cooperano per introdurre metodi che consentano ai trasportatori di pagare i pedaggi e i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati. Gli Stati membri prevedono attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale.

2. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o di altro tipo. In particolare, se riscuotono pedaggi o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri si accertano che tutti gli utenti possono procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità[****], nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.

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

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri riscuotono e raccolgono l'onere per i costi esterni mediante un sistema elettronico conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE.

Articolo 7 duodecies

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

_____

* GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

** GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

*** GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

**** GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.";

3) dopo l'articolo 8 bis è aggiunto il seguente articolo:

"Articolo 8 ter

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

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

4) all'articolo 9, i paragrafi 1 bis e 2 sono sostituiti dai seguenti:

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

2. Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Gli introiti derivanti 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, mediante tra l'altro:

a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;

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

c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;

d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO_2 e di consumo di carburante;

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

f) l'ottimizzazione della logistica; o

g) il miglioramento della sicurezza stradale.";

5) gli articoli 9 ter e 9 quater sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 9 ter

La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di know-how tecnico tra gli Stati membri con riguardo all'attuazione della presente direttiva, e in particolare degli allegati.

Articolo 9 quater

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

– l'adeguamento dell'allegato 0 all'*acquis* dell'Unione;

– l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico delle formule di cui ai punti 4.1 e 4.2 dell'allegato III bis.

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

Articolo 9 quinquies

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

Articolo 9 sexies

1. I poteri di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 9 quater sono conferiti alla Commissione a tempo indeterminato.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

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

Articolo 9 septies

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

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

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

Articolo 9 octies

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

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

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

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

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

6) all'articolo 10, paragrafo 1, le parole "Comunità europee" sono sostituite da "Unione europea";

7) dopo l'articolo 10 è inserito l'articolo seguente:

"*Articolo 10 bis*

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

   Gli importi sono adeguati automaticamente maggiorando l'importo di base in euro o in centesimi di euro della variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati a un importo intero di euro nel caso dell'allegato II, a un importo intero di un decimo di centesimo di euro nel caso della tabella 1 dell'allegato III ter e a un importo intero di un centesimo di centesimo di euro nel caso della tabella 2 dell'allegato III ter.

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

---

* GU: inserire la data corrispondente al secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente direttiva.

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 11*

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

   a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;

   b) la variazione medio ponderato per i costi per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo; e

   c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura.

---

* GU: inserire la data corrispondente a quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

2. Entro ...*, la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 9 quinquies, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'impatto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni sul recupero dei costi relativi all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. Inoltre la relazione analizza, sulla scorta di monitoraggi continui, e valuta tra l'altro:

a) l'efficacia delle misure previste nella presente direttiva al fine di affrontare gli impatti negativi dei trasporti stradali tenendo inoltre conto, in particolare, dell'impatto sugli Stati membri geograficamente isolati e periferici;

b) l'effetto dell'applicazione della presente direttiva ai fini di indirizzare gli utenti verso le soluzioni di trasporto più rispettose dell'ambiente e più efficienti e include informazioni relative all'introduzione di oneri in base alla distanza; e

c) l'attuazione e l'impatto della variazione degli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 septies sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione a livello locale.

La relazione valuta inoltre l'utilizzazione dei sistemi elettronici per prelevare e raccogliere gli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni.

---

* GU: inserire la data corrispondente a sessanta mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

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

Per garantire una concorrenza intermodale equa imponendo al tempo stesso una tariffazione progressiva dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, la relazione deve includere un calendario delle misure che restano da adottare per affrontare i modi di trasporto e/o gli elementi di costo esterno non ancora presi in considerazione.";

9) l'allegato III è modificato come segue:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

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

b) al secondo comma, il termine "comunitaria" è sostituito da "dell'Unione";

* GU: inserire la data corrispondente a dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

c) al punto 1, secondo trattino, i termini "articolo 7 bis, paragrafo 1" sono sostituiti dai termini "articolo 7 ter, paragrafo 2";

10) dopo l'allegato III è inserito il testo di cui all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

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

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

Gli obblighi di recepire e attuare la presente direttiva non ricadono sugli Stati membri fintantoché non applicano sul loro territorio pedaggi o oneri.

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

---

* GU: inserire la data corrispondente a trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

ALLEGATO

"ALLEGATO III BIS
REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE
DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI

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

1. 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 decide di imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva, il tratto o i tratti sono scelti previa valutazione volta a stabilire che:

– l'uso di autoveicoli sulle strade nelle quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di quelli generati mediamente su altri tratti delle rete stradale rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva che non sono soggetti all'onere per i costi esterni, o

– l'imposizione di un onere per i costi esterni su altri tratti della rete stradale rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva potrebbe avere impatti negativi sull'ambiente o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti comporterebbero costi sproporzionati.

2. Autoveicoli, strade e periodi interessati

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

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

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

3. Importo dell'onere

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

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

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

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

4. Elementi di costo esterno

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

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

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

in cui:

– PCV_{ij} è il costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe i su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)

– EF_{ik} è il fattore di emissione dell'inquinante k per il veicolo di classe i (grammo/veicolo.chilometro)

– PC_{jk} è il costo monetario dell'inquinante k per il tipo di strada j (euro/grammo)

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

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

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando uno Stato membro decide di includere tutto o parte del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, detto Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 2 dell'allegato III ter se questi ultimi sono inferiori:

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

$$NCV_j\ (giorno) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j\ (notte) = b \times NCV_j$$

---

1 GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

2 Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/.

in cui

– NCV_j è il costo dell'inquinamento acustico provocato da un autoveicolo pesante su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)

– NC_{jk} è il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)

– POP_k è la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)

– *WADT* è il traffico giornaliero medio ponderato (in equivalente automobile)

– *a* e *b* sono fattori di ponderazione determinati dallo Stato membro in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta non sia superiore a NCV_j (giornaliero).

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

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

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

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

---

[1] GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

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

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

"ALLEGATO III ter

IMPORTO MASSIMO DELL'ONERE MEDIO

PONDERATO PER I COSTI ESTERNI

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

1. Costo massimo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

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

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

2. Costo massimo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Tabella 2: Costo imputabile massimo dell'inquinamento acustico

Centesimi di euro/veicolo.chilometro	Giorno	Notte
Strade suburbane (comprese le autostrade)	1.1	2
Strade interurbane (comprese le autostrade)	0.2	0.3

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