

Bruxelles, 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

**ALLEGATI**

**della**

**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)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## ALLEGATI

della

### 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)

- 1) Gli allegati 0, III, III *bis*, III *ter* e IV sono così modificati:
  - a) nell'allegato 0, la sezione 3 è così modificata:
    - i) il titolo è sostituito dal seguente:

"3. "Veicoli "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"";
    - ii) nella tabella, la riga relativa ai veicoli "EEV" è soppressa;
    - iii) è aggiunto quanto segue:

#### **"Limiti di emissione Euro VI**

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

Nota:

PI = accensione comandata.

CI = accensione spontanea.

<sup>(1)</sup> Il livello ammissibile di NO<sub>2</sub> per il valore limite degli NO<sub>x</sub> 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 deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di veicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (\*).

---

\* 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.";

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

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

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 deve basarsi 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.";

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 devono definire 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 devono essere scelti previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di veicoli sulle strade per le quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di quelli causati mediamente stando alle valutazioni di **rapporti sulla qualità dell'aria, inventari nazionali di emissione, volumi di traffico e, per quanto riguarda il rumore, conformemente alla direttiva 2002/49/CE**; oppure
- l'imposizione di un onere per i costi esterni per altri tratti della rete stradale suddetta non ha impatti negativi sull'ambiente o sulla sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere 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*, lo Stato membro deve notificare alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. Le deve notificare inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].

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

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo devono fondarsi su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro prossimità all'inquinamento, come la densità demografica, l'inquinamento atmosferico medio annuo (soprattutto per quanto riguarda PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub>) e il numero di giorni (per la massa PM<sub>10</sub>) e di ore (per gli NO<sub>2</sub>) in cui sono stati superati i limiti stabiliti a norma della direttiva 2008/50/CE. I criteri utilizzati devono essere 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*.

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, deve determinare un unico importo specifico. La struttura dell'onere che ne deriva deve essere 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. Devono essere 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, deve ispirarsi 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 deve tenere 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, deve verificare l'efficacia del sistema di imposizione dell'onere ai fini della riduzione del danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, deve adeguare ogni due anni la struttura dell'onere e il suo importo specifico 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 di costo esterno**

### **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, deve calcolare 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 devono essere gli stessi di quelli utilizzati dallo Stato membro per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici\* (che prescrive l'utilizzo della Guida EMEP/EEA per gli inventari delle emissioni di inquinanti atmosferici\*\*). Il costo monetario degli inquinanti deve essere 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, la cui validità sia stata dimostrata scientificamente, 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, deve calcolare il costo imputabile all'inquinamento acustico derivante dal traffico applicando le formule seguenti:

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

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

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

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  $k$  deve essere determinata in base alle mappe acustiche strategiche di cui all'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*.

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

Al traffico giornaliero medio ponderato occorre applicare un fattore di equivalenza "e" tra veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e autoveicoli 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.

---

\* 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).

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

\*\*\* 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).";

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*

| Classe del veicolo                            | Centesimi/veicolo-chilometro | Suburbana <sup>(1)</sup> | Interurbana <sup>(2)</sup> |
|---|------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci | EURO 0                       | 13,3                     | 8,3                        |
|   | EURO I                       | 9,1                      | 5,4                        |

|  |                               |      |      |
|--|-------------------------------|------|------|
| con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico inferiore a 14 tonnellate o con due assi   | EURO II                       | 8,8  | 5,4  |
|  | EURO III                      | 7,7  | 4,3  |
|  | EURO IV                       | 5,9  | 3,1  |
|  | EURO V                        | 5,7  | 1,9  |
|  | EURO VI                       | 3,2  | 0,6  |
|  | Meno inquinanti degli EURO VI | 2,5  | 0,3  |
| Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico compreso tra 14 e 28 tonnellate o con tre assi     | EURO 0                        | 23,3 | 15,1 |
|  | EURO I                        | 16,4 | 10,1 |
|  | EURO II                       | 15,7 | 10,0 |
|  | EURO III                      | 13,5 | 8,2  |
|  | EURO IV                       | 9,5  | 5,7  |
|  | EURO V                        | 8,9  | 3,7  |
|  | EURO VI                       | 3,6  | 0,8  |
| Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico compreso tra 28 e 40 tonnellate o con quattro assi | EURO 0                        | 30,4 | 19,7 |
|  | EURO I                        | 22,6 | 13,9 |
|  | EURO II                       | 21,3 | 13,9 |
|  | EURO III                      | 17,8 | 11,2 |
|  | EURO IV                       | 12,2 | 7,7  |
|  | EURO V                        | 9,2  | 4,0  |
|  | EURO VI                       | 3,5  | 0,8  |
| Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico superiore a 40 tonnellate o con cinque o più assi  | EURO 0                        | 43,0 | 28,6 |
|  | EURO I                        | 31,5 | 19,8 |
|  | EURO II                       | 29,2 | 19,4 |
|  | EURO III                      | 24,0 | 15,6 |
|  | EURO IV                       | 16,2 | 10,6 |
|  | EURO V                        | 9,8  | 4,7  |
|  | EURO VI                       | 3,6  | 1,0  |
| Meno inquinanti degli EURO VI  | 2,5                           | 0,3  |      |

(1) "Suburbane" sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km<sup>2</sup> (densità di popolazione media di 300 abitanti/km<sup>2</sup>).

(2) "Interurbane" sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/km<sup>2</sup>.

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

| Classe del veicolo  | Centesimi/veicolo-chilometro  | Suburbana <sup>(1)</sup> | Interurbana <sup>(2)</sup> |
|---|-------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Pullman con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico di 18 tonnellate<br>o con due assi                | EURO 0                        | 20,3                     | 13,1                       |
|   | EURO I                        | 16,0                     | 10,4                       |
|   | EURO II                       | 15,6                     | 9,9                        |
|   | EURO III                      | 13,9                     | 8,5                        |
|   | EURO IV                       | 10,0                     | 5,7                        |
|   | EURO V                        | 9,0                      | 5,0                        |
|   | EURO VI                       | 2,8                      | 0,8                        |
|   | Meno inquinanti degli EURO VI | 1,4                      | 0,2                        |
| Pullman con peso massimo lordo ammissibile a pieno carico superiore a 18 tonnellate<br>o con tre o più assi | EURO 0                        | 24,9                     | 16,2                       |
|   | EURO I                        | 19,2                     | 12,3                       |
|   | EURO II                       | 18,5                     | 12,0                       |
|   | EURO III                      | 15,7                     | 9,8                        |
|   | EURO IV                       | 10,6                     | 6,6                        |
|   | EURO V                        | 10,2                     | 5,2                        |
|   | EURO VI                       | 2,8                      | 0,8                        |
|   | Meno inquinanti degli EURO VI | 1,4                      | 0,2                        |

<sup>(1)</sup> "Suburbane" sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km<sup>2</sup> (densità di popolazione media di 300 abitanti/km<sup>2</sup>).

<sup>(2)</sup> "Interurbane" sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/km<sup>2</sup>.

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

e) all'allegato IV, la tabella "Complessi (autoarticolati e autotreni)" è sostituita dalla seguente:

**"COMPLESSI (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 totale massimo lordo ammissibile a pieno carico (in tonnellate) |             | Numero di assi e peso totale 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>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>8 o 9 assi</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 devono specificare 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 devono applicare 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)*

| <b>Categoria della strada</b> | <b>Criterio di classificazione</b>   |
|-------------------------------|--|
| "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 devono specificare 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 devono utilizzare 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*

| <b>Categoria del veicolo</b>                                 | <b>Fattore di equivalenza</b> |
|--|-------------------------------|
| Veicoli leggeri  | 1                             |
| Veicoli pesanti non articolati adibiti al trasporto di merci | 1,9                           |
| Bus e pullman  | 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, deve determinare un unico importo specifico, fissato conformemente alle disposizioni della sezione 1 del presente allegato, tenendo in considerazione il valore massimo corrispondente indicato nella tabella che figura nell'allegato VI. La struttura dell'onere che ne deriva deve essere trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni.

Lo Stato membro deve pubblicare 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 di strade e 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 devono mettere a disposizione della Commissione tutte le informazioni pubblicate ai sensi delle lettere a) e b).

Prima di stabilire l'importo, si deve tenere 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, deve verificare l'efficacia del sistema di imposizione dell'onere ai fini della riduzione della congestione del traffico. Se necessario, deve adeguare ogni anno la struttura dell'onere, il periodo o i periodi di tempo in cui quest'ultimo viene applicato e il suo importo specifico stabiliti per ogni categoria di veicolo, tipo di strada e periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

### *ALLEGATO VI*

#### **LIMITI MASSIMI DELL'ONERE CONNESSO ALLA CONGESTIONE DEL TRAFFICO**

Nel presente allegato sono riportati i limiti massimi dell'onere connesso alla congestione del traffico.

I limiti massimi indicati nella tabella che segue si applicano ai veicoli leggeri. Gli oneri relativi alle altre categorie di veicoli devono essere determinati moltiplicando l'onere imposto ai veicoli leggeri per i fattori di equivalenza indicati nella tabella di cui all'allegato V.

*Tabella: limiti massimi dell'onere connesso alla congestione del traffico per i veicoli leggeri*

| <b>Centesimi/veicolo-chilometro</b> | <b>Metropolitana</b> | <b>Non metropolitana</b> |
|-------------------------------------|----------------------|--------------------------|
| Autostrade                          | 67                   | 34                       |
| Strade principali                   | 198                  | 66                       |

*Allegato VII*

**DIFFERENZIAZIONE DEI PEDAGGI E DEI DIRITTI DI UTENZA PER I VEICOLI LEGGERI**

Nel presente allegato sono riportate le categorie di emissione in base alle quali vanno differenziati i pedaggi e i diritti di utenza.

Le emissioni di sostanze inquinanti devono essere misurate in conformità al regolamento (UE) .../... della Commissione\*.

Le aliquote più basse si applicano alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri con emissioni di CO<sub>2</sub>, misurate in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*, inferiori ai limiti corrispondenti agli obiettivi applicabili dell'UE per il parco auto di cui ai regolamenti (CE) n. 443/2009\*\*\* e (UE) n. 510/2011\*\*\*\* del Parlamento europeo e del Consiglio.

*Tabella: categorie di emissione dei veicoli leggeri*

| <b>Fattore di conformità</b> | <b>1,5-2,1</b>                        | <b>1-1,5</b>                          | <b>Inferiore a 1</b>                  | <b>Veicoli a emissioni zero</b>       |
|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Onere per km</b>          | 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 |

---

\* REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE, del XXX, che modifica il regolamento (UE) 2017/xxx della Commissione e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) [RDE 3] (GU L ... del .....2017, pag. ...).

\*\* Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, 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 (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

\*\*\* Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

\*\*\*\* Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).".