

**DIRETTIVA 2006/38/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 17 maggio 2006****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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la direttiva 1999/62/CE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'eliminazione delle distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, il buon funzionamento del mercato interno e il miglioramento della competitività dipendono dall'istituzione di meccanismi equi di imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto. Grazie alla direttiva 1999/62/CE si è già raggiunto un certo grado di armonizzazione.
- (2) Una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio «chi usa paga» e sulla capacità di applicare il principio «chi inquina paga», ad esempio attraverso una differenziazione dei pedaggi intesa a tenere conto della prestazione ambientale degli autoveicoli, è essenziale per incentivare condizioni di trasporto sostenibili all'interno della Comunità. L'obiettivo di un uso ottimale della rete stradale esistente e di una riduzione sensibile dei relativi effetti negativi dovrebbe essere raggiunto in modo tale da evitare una doppia imposizione fiscale e senza imporre ulteriori costi agli operatori, al fine di garantire una crescita economica solida e il buon funzionamento del mercato interno, comprese le regioni periferiche.
- (3) Nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», la Commissione ha annunciato l'intenzione di proporre una direttiva per la tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali. Nella sua risoluzione del 12 febbraio 2003 <sup>(5)</sup> sulle conclusioni del Libro bianco, il Parlamento europeo ha confermato la

necessità di una tariffazione delle infrastrutture. In seguito al Consiglio europeo di Göteborg del 15 e 16 giugno 2001, che ha considerato con particolare attenzione la questione relativa a condizioni di trasporto sostenibili, il Consiglio europeo di Copenaghen del 12 e 13 dicembre 2002 e il Consiglio europeo di Bruxelles del 20 e 21 marzo 2003 hanno inoltre accolto favorevolmente l'intenzione della Commissione di presentare una nuova direttiva «Eurobollo».

- (4) Al punto 29 delle conclusioni della presidenza nella riunione di Göteborg, il Consiglio europeo ha affermato che una politica sostenibile in materia di trasporti dovrebbe affrontare i volumi di traffico e i livelli di congestione, rumore e inquinamento crescenti e promuovere l'uso di modi di trasporto rispettosi dell'ambiente nonché la piena internalizzazione dei costi sociali e ambientali.
- (5) Per la determinazione dei pedaggi, la direttiva 1999/62/CE tiene conto dei costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo delle infrastrutture. Per garantire la trasparenza dei costi di costruzione che possono essere presi in considerazione, è necessario prevedere una disposizione specifica.
- (6) Le operazioni internazionali di trasporto su strada si concentrano sulla rete transeuropea di trasporto su strada. Inoltre, il buon funzionamento del mercato interno è fondamentale per il trasporto commerciale. Il quadro comunitario dovrebbe di conseguenza applicarsi al trasporto commerciale sulla rete stradale transeuropea, come definita nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti <sup>(6)</sup>. Conformemente al principio della sussidiarietà, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade diverse da quelle della rete stradale transeuropea, nel rispetto del trattato. Qualora uno Stato membro scelga di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza soltanto su alcuni tratti della rete stradale transeuropea che attraversa il loro territorio, e non su altri, per ragioni quali il loro isolamento o bassi livelli di congestione o inquinamento oppure ove ciò si riveli necessario per l'introduzione di un nuovo sistema di pedaggi, la scelta dei

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

<sup>(2)</sup> GU C 241 del 28.9.2004, pag. 58.

<sup>(3)</sup> GU C 109 del 30.4.2004, pag. 14.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 20 aprile 2004 (GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 371), posizione comune del Consiglio del 6 settembre 2005 (GU C 275 E dell'8.11.2005, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 15 dicembre 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 27 marzo 2006.

<sup>(5)</sup> GU C 43 E del 19.2.2004, pag. 250.

<sup>(6)</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

tratti della rete stradale soggetti a pedaggio o a diritto d'utenza non dovrebbe risultare discriminatoria nei confronti del traffico internazionale, né provocare distorsioni della concorrenza tra operatori. I medesimi obblighi dovrebbero applicarsi anche nei casi in cui uno Stato membro mantenga o introduca pedaggi e/o diritti d'utenza su strade che non rientrano nella rete stradale transeuropea, ad esempio sulle strade parallele, al fine di gestire i flussi di traffico.

- (7) Qualora uno Stato membro scelga di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza al di là della rete stradale transeuropea, includendo ad esempio strade parallele su cui possa essere deviato il traffico dalla rete stradale transeuropea e/o che sono in concorrenza diretta con alcune parti di tale rete, esso dovrebbe assicurare il coordinamento con le autorità competenti per tali strade.
- (8) Per motivi di efficacia sul piano dei costi nell'attuazione del sistema di pedaggio, l'intera infrastruttura alla quale si riferisce un pedaggio non deve necessariamente essere soggetta a restrizioni di accesso per il controllo dei pedaggi applicati. Gli Stati membri possono scegliere di attuare la presente direttiva ricorrendo a pedaggi solo su un tratto particolare dell'infrastruttura alla quale si riferisce il pedaggio. Ciò non dovrebbe costituire una discriminazione nei confronti del traffico non locale.
- (9) I pedaggi dovrebbero fondarsi sul principio del recupero dei costi di infrastruttura. Nei casi in cui le infrastrutture abbiano beneficiato di un cofinanziamento a carico del bilancio generale dell'Unione europea, il contributo finanziario della Comunità non dovrebbe essere recuperato mediante i pedaggi, a meno che gli strumenti comunitari pertinenti non contengano disposizioni specifiche in base alle quali, nel determinare l'importo del cofinanziamento comunitario, si tiene conto delle future entrate derivanti dai pedaggi.
- (10) La possibilità per l'utente di prendere decisioni che incidono sull'importo del pedaggio scegliendo gli autoveicoli meno inquinanti e i periodi o gli itinerari meno congestionati costituisce un elemento importante del sistema di tariffazione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri possano differenziare i pedaggi, secondo la categoria di emissioni dell'autoveicolo (classificazione EURO) e il grado dei danni provocati alle strade, il luogo, l'orario e il livello di congestione. Tale differenziazione dovrebbe essere proporzionale all'obiettivo perseguito.
- (11) Gli aspetti della fissazione delle tariffe commerciali per l'uso delle infrastrutture stradali non contemplati dalla presente direttiva dovrebbero rispettare le norme del trattato.
- (12) La presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o
- diritti di utenza per le infrastrutture, la libertà di prevedere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, una compensazione adeguata per tali oneri. Tale compensazione non dovrebbe comportare distorsioni di concorrenza nel mercato interno e dovrebbe essere soggetta alle pertinenti disposizioni del diritto comunitario, segnatamente alle aliquote minime applicabili per la tassa sugli autoveicoli fissate nell'allegato I della direttiva 1999/62/CE e alle disposizioni della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità <sup>(1)</sup>.
- (13) Laddove gli Stati membri riscuotano pedaggi o diritti d'utenza per l'uso di strade facenti parte della rete stradale transeuropea, alle strade soggette al pagamento di diritti dovrebbe essere attribuita adeguata priorità nei piani di manutenzione degli Stati membri. I proventi dei pedaggi o dei diritti d'utenza dovrebbero essere utilizzati per la manutenzione delle infrastrutture interessate e per il settore dei trasporti nel suo insieme, ai fini dello sviluppo equilibrato e sostenibile delle reti di trasporto.
- (14) Speciale attenzione dovrebbe essere riservata al caso delle regioni montuose, come le Alpi o i Pirenei. Infatti, il varo di nuovi progetti importanti di infrastrutture è spesso fallito per la mancanza delle considerevoli risorse finanziarie necessarie. In tali regioni, agli utenti potrebbe quindi essere chiesto di sostenere un onere supplementare per finanziare progetti essenziali aventi un valore europeo assai elevato, compresi i progetti che comportano un'altra modalità di trasporto lungo il medesimo corridoio. Tale importo dovrebbe essere legato alle necessità finanziarie del progetto e al livello di base dei pedaggi per evitare oneri artificialmente elevati lungo un corridoio. Ciò potrebbe portare, infatti, ad una deviazione del traffico verso altri corridoi, provocando problemi locali di congestione e un uso inefficace delle reti.
- (15) La tariffazione non dovrebbe essere discriminatoria e la sua riscossione non dovrebbe implicare formalità eccessive o creare ostacoli alle frontiere interne. A tal fine, dovrebbero essere presi i provvedimenti adeguati per agevolare il pagamento da parte di utenti occasionali, soprattutto qualora i pedaggi e/o i diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante un sistema che richiede l'impiego di un dispositivo di pagamento elettronico installato a bordo dell'autoveicolo.
- (16) Al fine di evitare deviazioni del traffico in ragione dei diversi regimi vigenti negli Stati membri e nei paesi terzi, la Commissione dovrebbe adoperarsi per garantire che, in sede di negoziato di accordi internazionali, i paesi terzi non adottino misure (come i sistemi di scambio dei diritti di transito) che potrebbero avere effetti discriminatori sul traffico in transito.

<sup>(1)</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

- (17) Per garantire un'applicazione coerente e armonizzata del sistema di tariffazione delle infrastrutture, i nuovi sistemi di pedaggio dovrebbero calcolare i costi sulla base della serie di principi fondamentali di cui all'allegato II, o collocarsi su livelli non superiori a quelli che risulterebbero dall'applicazione di siffatti principi. Tali requisiti non dovrebbero applicarsi a sistemi esistenti a meno che questi non siano modificati in maniera sostanziale in futuro; per modifiche sostanziali si intenderebbero modifiche significative ai termini e alle condizioni originari del sistema di pedaggio mediante una modifica di un contratto con l'operatore del sistema di pedaggio, con l'esclusione delle modifiche previste nel sistema originario. Nel caso di contratti in concessione la modifica sostanziale potrebbe essere attuata secondo una procedura di appalto pubblico. Per garantire la trasparenza senza creare ostacoli al funzionamento dell'economia di mercato nonché ai partenariati pubblici-privati, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione, per consentirle di formulare un parere, i valori unitari e gli altri parametri che prevedono di applicare per il calcolo dei vari elementi del costo dei pedaggi oppure, nel caso di contratti in concessione, il contratto pertinente e lo scenario di base. I pareri adottati dalla Commissione prima dell'introduzione di nuovi sistemi di pedaggio negli Stati membri lasciano del tutto impregiudicato l'obbligo della Commissione, sancito dal trattato, di garantire l'applicazione del diritto comunitario.
- (18) Al fine di consentire la futura adozione di una decisione informata e obiettiva in merito all'eventuale applicazione del principio «chi inquina paga» per tutti i modi di trasporto, mediante l'internalizzazione dei costi esterni, andrebbero elaborati principi di calcolo uniformi, basati su dati scientificamente riconosciuti. Una futura decisione su tale questione dovrebbe tenere pienamente conto degli oneri fiscali già sopportati dalle imprese di trasporto stradale, comprese le tasse sugli autoveicoli e le accise sul carburante.
- (19) La Commissione dovrebbe iniziare a lavorare allo sviluppo di un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, destinato a servire da base per il futuro calcolo degli oneri corrisposti per l'uso delle infrastrutture. Nello svolgere tale lavoro la Commissione dovrebbe esaminare tutte le possibili opzioni relative alle componenti dei costi esterni che sarebbe opportuno tenere presenti, considerati gli elementi elencati nel suo Libro bianco del 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010», e valutando attentamente l'impatto dell'internalizzazione delle diverse opzioni relative ai costi. Il Parlamento europeo e il Consiglio esamineranno con attenzione tale proposta della Commissione in vista di un'ulteriore revisione della direttiva 1999/62/CE.
- (20) Sono necessari ulteriori progressi tecnici per mettere a punto il sistema di tariffazione per l'uso dell'infrastruttura stradale. Dovrebbe essere istituita una procedura che consenta alla Commissione di adattare le disposizioni della direttiva 1999/62/CE ai progressi tecnici e di consultare gli Stati membri in proposito.
- (21) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (22) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione delle condizioni applicabili ai pedaggi e diritti d'utenza connessi all'utilizzo delle infrastrutture stradali, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua dimensione europea e tenuto conto della tutela del mercato interno dei trasporti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (23) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

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

1) L'articolo 2 è modificato come segue:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

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

(\*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).»;

b) sono inserite le seguenti lettere:

«a bis) «costi di costruzione», i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, di:

— infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

— infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture (comprese consistenti riparazioni strutturali) ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008; possono essere presi in considerazione come costi di costruzione anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini, laddove:

i) uno Stato membro abbia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente che entrano in vigore anteriormente al 10 giugno 2008; o

ii) uno Stato membro possa dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni.

In ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere l'attuale durata di vita predeterminata dei componenti delle infrastrutture restante al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione del nuovo sistema di pedaggio.

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

a *ter*) “costi di finanziamento”, gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;

a *quater*) “consistenti riparazioni strutturali”, le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio

agli utenti della strada, ad esempio laddove i lavori di riparazione sono stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;»;

c) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

d) è inserita la seguente lettera:

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

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

«c) “diritti di utenza”, il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 1;

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

e) “autoveicolo della categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV”, un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati nell'allegato 0;

f) “tipo di autoveicolo”, categoria nella quale un autoveicolo è classificato sulla base del numero di assi, delle sue dimensioni o del suo peso o altri criteri di classificazione dell'autoveicolo in base al danno arrecato alla strada (ad esempio il sistema di classificazione di cui all'allegato IV), a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti dell'autoveicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;»;

f) sono aggiunte le seguenti lettere:

«g) “contratto di concessione”, la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (\*);

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

(\*) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2083/2005 della Commissione (GU L 333 del 20.12.2005, pag. 28).»

2) L'articolo 7 è modificato come segue:

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

«1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su parte di essa solo alle condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 12. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del trattato, di applicare pedaggi e/o diritti di utenza a strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, anche a strade parallele sulle quali possa essere deviato il traffico dalla rete stradale transeuropea e/o che sono in concorrenza diretta con alcune parti di tale rete o ad altri tipi di veicoli a motore che non rientrano nella definizione di "autoveicolo" sulla rete stradale transeuropea, a condizione che l'imposizione di pedaggi e/o diritti di utenza su tali strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra operatori.

1 bis. Qualora uno Stato membro decida di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza soltanto su alcuni tratti della rete stradale transeuropea, e non su altri, le esenzioni che ne derivano per le altre parti (per ragioni quali il loro isolamento o i bassi livelli di congestione o di inquinamento, oppure qualora siano essenziali per l'introduzione di nuovi sistemi di pedaggio) non comportano alcuna discriminazione nei confronti del traffico internazionale.

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

b) I pedaggi e/o i diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli a partire dal 2012.

c) Uno Stato membro può decidere di prevedere una deroga rispetto alla norma di cui alla lettera b), qualora ritenga che l'estensione del pedaggio agli autoveicoli di peso inferiore a 12 tonnellate provocherebbe:

— significative conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli acustici, sulla congestione o sulla salute, o

— costi amministrativi superiori del 30 % alle entrate addizionali generate.

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

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

b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

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

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

— soddisfino le condizioni di cui al paragrafo 10, lettera a),

— siano conformi al trattato, in particolare agli articoli 12, 49, 86 e 87,

— non causino distorsioni di concorrenza nel mercato interno,

— risultino in una struttura tariffaria lineare, proporzionata e disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati.

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

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

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

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

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

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

— della categoria di emissione EURO di cui all'allegato 0, inclusi i livelli di PM e di NO<sub>x</sub>, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 % al pedaggio richiesto per autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o

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

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

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

Gli Stati membri sono tenuti a differenziare le aliquote dei pedaggi conformemente al primo trattino entro il 2010 o, nel caso di contratti di concessione, quando la concessione è rinnovata.

Uno Stato membro può tuttavia derogare a tale obbligo qualora:

i) ciò pregiudichi seriamente la coerenza dei sistemi di pedaggio sul suo territorio;

ii) l'introduzione di tale differenziazione non sia applicabile da un punto di vista tecnico al sistema di pedaggio in questione;

iii) tale misura comporti la deviazione del traffico degli autoveicoli più inquinanti dalla rete stradale transeuropea, con conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

Tali deroghe devono essere notificate alla Commissione.

c) Subordinatamente alle condizioni di cui alla lettera a), in casi eccezionali riguardanti progetti specifici di notevole interesse europeo, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica, disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto delle condizioni previste dalla presente lettera.»;

f) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

«11. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafi 1 e 1 bis, in casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione ai pedaggi per specifici tratti stradali:

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

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

a condizione che:

— gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti prioritari di interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio della sezione stradale in cui è applicata la maggiorazione,

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

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

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

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

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

La Commissione, quando riceve i piani finanziari di uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1. Se ritiene che la maggiorazione prevista non

soddisfi le condizioni fissate dal presente paragrafo o se ritiene che la maggiorazione prevista comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può respingere i piani di tariffazione presentati dallo Stato membro interessato secondo la procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

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

3) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 bis

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

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

3. Gli Stati membri calcolano i costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione da essi istituiti dopo il 10 giugno 2008, utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III.

Per i nuovi pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008 il livello più alto di pedaggio è equivalente o inferiore al livello risultante dall'applicazione di un metodo basato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base ad un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione.

Non sono soggetti agli obblighi di cui al presente paragrafo i sistemi di pedaggio già istituiti al 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.

4. Almeno quattro mesi prima dall'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio gli Stati membri comunicano alla Commissione:

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

- i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo, e
- chiare informazioni sugli autoveicoli soggetti al loro sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

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

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

5. Gli Stati membri inoltre informano la Commissione almeno 4 mesi prima della loro attuazione in merito a nuove disposizioni in materia di pedaggi applicabili alle strade parallele su cui il traffico può essere deviato dalla rete stradale transeuropea e/o che sono in diretta concorrenza con alcune parti della rete su cui viene imposto il pedaggio. Tali informazioni riguardano almeno la precisazione dell'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, degli autoveicoli interessati dal pedaggio e dei livelli di pedaggio previsti, unitamente a una spiegazione di come è stato determinato il livello del pedaggio.

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

Per i pedaggi di cui al paragrafo 5, la Commissione può anche esprimere un parere, in particolare per quanto riguarda la proporzionalità e la trasparenza delle disposizioni proposte e il loro probabile impatto sulla concorrenza nel contesto del mercato interno e della libera circolazione delle merci.

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

7. Se uno Stato membro intende applicare le disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 11, ai sistemi di

pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, esso deve fornire informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in questione è conforme all'articolo 2, lettera a *bis*), e all'articolo 7, paragrafi 9 e 10.»

4) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 ter

La presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per le infrastrutture, la libertà di prevedere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, una compensazione adeguata per tali oneri.»

5) All'articolo 8, paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

6) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 8 bis

Ciascuno Stato membro controlla il funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione.»

7) L'articolo 9 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria:

a) tasse o diritti specifici:

- riscossi all'atto dell'immatricolazione dell'autoveicolo, oppure
- gravanti sugli autoveicoli o sui carichi di peso o di dimensioni fuori della norma;

b) pedaggi di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana.

1 bis. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria:

- a) diritti regolatori specificamente destinati a combattere le situazioni di congestione del traffico relative a determinati luoghi e momenti;
- b) diritti regolatori destinati a combattere gli impatti ambientali, inclusa la cattiva qualità dell'aria,

su qualsiasi strada, in particolare nelle aree urbane, incluse le strade della rete stradale transeuropea che attraversano un'area urbana.»;



b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

8) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 9 bis

Gli Stati membri pongono in essere gli adeguati controlli e determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva; adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 9 ter

La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di know-how tecnico tra gli Stati membri con riguardo all'attuazione della presente direttiva, in particolare dell'allegato III. La Commissione aggiorna e chiarisce gli allegati 0, III e IV in base al progresso tecnico e gli allegati I e II in base all'inflazione, secondo la procedura di cui all'articolo 9 quater, paragrafo 3.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

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

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

4. Il comitato adotta il suo regolamento interno.»

9) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, entro il 10 giugno 2011, tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della

densità della circolazione, compreso l'uso di autoveicoli di più di 3,5 e di meno di 12 tonnellate, e valutando il relativo impatto sul mercato interno, anche nelle regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche della Comunità, i livelli di investimento nel settore e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni necessarie per la relazione alla Commissione entro il 10 dicembre 2010.

Entro il 10 giugno 2008, la Commissione, dopo avere esaminato tutte le opzioni, compresi i costi legati all'ambiente, al rumore, alla congestione e alla salute, presenta un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione di tutti i costi esterni che serva da base per i calcoli futuri della tassazione sulle infrastrutture. Tale modello è accompagnato da un'analisi dell'impatto sull'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale di tale modello a tutti i modi di trasporto.

La relazione e il modello sono accompagnati, se del caso, da proposte al Parlamento europeo e al Consiglio per un'ulteriore revisione della presente direttiva.»

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

	«Fino a tre assi	Quattro o più assi
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV e meno inquinanti	797	1 329»

11) L'ultima frase dell'allegato II è sostituita dalla seguente:

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

12) È inserito l'allegato 0, il cui testo figura nell'allegato I della presente direttiva.

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

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

*Articolo 2*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 10 giugno 2008. Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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

*Articolo 3*

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

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 17 maggio 2006.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

J. BORRELL FONTELLES

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

H. WINKLER

## ALLEGATO I

## «ALLEGATO 0

## LIMITI DI EMISSIONI

## 1. Autoveicolo EURO 0

Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Autoveicolo EURO I/EURO II

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh
Autoveicolo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Autoveicolo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

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

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

I volumi specifici del monossido di carbonio, degli idrocarburi totali, degli ossidi di azoto e delle particelle, determinati con la prova ESC, nonché dell'opacità dei fumi, determinata con la prova ERL, non devono superare i seguenti valori <sup>(1)</sup>:

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh	Fumi m <sup>-1</sup>
Autoveicolo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Autoveicolo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Autoveicolo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Autoveicolo EVV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Un ciclo di prova è costituito da una sequenza di punti di prova, essendo ciascun punto definito da una velocità e da una coppia che il motore deve rispettare durante il funzionamento a regime (prova ESC) o in condizioni transienti (prove ETC ed ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,7 dm<sup>3</sup> e il regime nominale è superiore a 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Le future categorie di emissione dei veicoli di cui alla direttiva 88/77/CEE e successive modifiche possono essere prese in considerazione.»

## ALLEGATO II

## «ALLEGATO III

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

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

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma della direttiva 2004/18/CE e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

Se uno Stato membro si impegna in una negoziazione con uno o più terzi per definire un contratto di concessione relativo alla costruzione o al funzionamento di una parte della sua infrastruttura o a tal fine si impegna in un processo analogo in base alla legislazione nazionale o un accordo concluso dal governo di uno Stato membro, la conformità ai presenti principi è valutata in base ai risultati di tale negoziazione.

**1. Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati**

- Qualora un unico sistema di pedaggio non debba essere applicato all'intera rete stradale transeuropea, uno Stato membro deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema da esso utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Gli Stati membri precisano inoltre se estendono il campo di applicazione del loro sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.
- Qualora uno Stato membro scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della sua rete (come consentito ai sensi dell'articolo 7 bis, paragrafo 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Uno Stato membro può scegliere di ripartire la sua rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o processo analogo per ciascuna parte.

**2. Costi dell'infrastruttura****2.1. Costo dell'investimento**

- Il costo dell'investimento deve includere i costi di costruzione (compreso il costo di finanziamento) e i costi di sviluppo dell'infrastruttura più, se del caso, la remunerazione del capitale investito o il margine di utile. Vanno inoltre inclusi i costi per l'acquisizione del terreno, la pianificazione, la progettazione, la supervisione dei contratti di costruzione, la gestione del progetto, le ricerche archeologiche e le indagini del suolo nonché altri costi accessori pertinenti.
- Il recupero dei costi di costruzione deve basarsi sulla durata di vita predeterminata dell'infrastruttura o su un altro periodo (non inferiore a 20 anni) che possa essere considerato appropriato per motivi di finanziamento mediante un contratto di concessione o in altro modo. La durata del periodo di ammortamento può essere una variabile fondamentale nei negoziati per la definizione di contratti di concessione, specie se lo Stato membro interessato vuole, in quanto parte del contratto, fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.
- Fatto salvo il calcolo del costo dell'investimento, il recupero dei costi:
  - può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente,
  - può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.
- Tutti i costi storici devono essere basati sugli importi pagati. I costi ancora da sostenere saranno basati su previsioni ragionevoli.

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

- Gli investimenti pubblici possono essere considerati prestiti finanziati. Il tasso d'interesse da applicare ai costi storici è il tasso applicato ai prestiti pubblici.
- La ripartizione dei costi sugli autoveicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di autoveicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli autoveicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 <sup>(1)</sup>.
- Le riserve per la remunerazione del capitale o il margine di utile stimati devono essere ragionevoli alla luce delle condizioni di mercato e possono essere differenziate allo scopo di fornire a terzi contraenti incentivi sui risultati per quanto riguarda i requisiti di qualità del servizio. La remunerazione del capitale può essere valutata mediante indicatori economici quali il TIR (tasso interno di rendimento) o il CMPC/WACC (costo medio ponderato del capitale).

## 2.2. Costi annuali di manutenzione e costi di riparazioni strutturali

- Questi costi devono includere sia i costi annuali di manutenzione della rete sia i costi periodici relativi alla riparazione, al rinforzo e al rinnovo degli strati di asfalto, al fine di assicurare che il livello di funzionalità operativa della rete sia costante nel tempo.
- I costi devono essere ripartiti fra il traffico di autoveicoli pesanti e altri tipi di traffico in base a quote effettive e previste di autoveicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.

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

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

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

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

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

## 4. Quota di traffico merci, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione

- Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di autoveicoli/km di autoveicoli pesanti adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte degli automezzi.
- Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Eventuali fattori di equivalenza utilizzati da uno Stato membro con rapporti che differiscano da quelli presentati nella tabella devono essere basati su criteri oggettivamente giustificabili e resi pubblici.

<sup>(1)</sup> L'applicazione dei fattori di equivalenza da parte degli Stati membri può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

Classe dell'autoveicolo <sup>(1)</sup>	Fattori di equivalenza		
	Riparazioni strutturali <sup>(2)</sup>	Investimenti	Manutenzione annuale
Compresi fra 3,5 t e 7,5 t, classe 0	1	1	1
> 7,5 t, classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Cfr. allegato IV per la determinazione della classe di autoveicolo.

<sup>(2)</sup> Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 tonnellate.

- I sistemi di pedaggio basati su previsioni di livelli di traffico devono prevedere un meccanismo di correzione con il quale i pedaggi sono adeguati periodicamente per correggere eventuali recuperi di costi per difetto o per eccesso dovuti a errori di previsione.»

## ALLEGATO III

## «ALLEGATO IV

**DETERMINAZIONE INDICATIVA DELLA CLASSE DEGLI AUTOVEICOLI**

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella che segue.

Gli autoveicoli sono classificati nelle sottocategorie 0, I, II e III in funzione dei danni che provocano al rivestimento stradale, in ordine crescente (la classe III corrisponde quindi alla classe che danneggia maggiormente le infrastrutture stradali). I danni aumentano esponenzialmente con l'aumento del carico per asse.

Tutti gli autoveicoli a motore e l'insieme degli autoveicoli di un peso totale a pieno carico autorizzato inferiore a 7,5 tonnellate rientrano nella classe 0.

**Autoveicoli a motore**

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti <sup>(1)</sup>		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		
pari o superiore a	inferiore a	pari o superiore a	inferiore a	
2 assi				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
3 assi				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
4 assi				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

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

**Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)**

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni	
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)			
pari o superiore a	inferiore a	pari o superiore	inferiore a		
<b>2 + 1 assi</b>					
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		
<b>2 + 2 assi</b>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<b>2 + 3 assi</b>					II
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
<b>3 + 2 assi</b>				II	
36	38	36	38	III	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
<b>3 + 3 assi</b>					
36	38	36	38	I	
38	40			II	
		38	40		
		40	44»		