



# Recepimento della direttiva 2011/76/UE 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

## Atto del Governo 44

dossier n° 70 - Elementi per l'istruttoria normativa  
15 gennaio 2014

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	44
Titolo:	Schema di D.Lgs. Recepimento della direttiva 2011/76/UE 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
Norma di delega:	Art. 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96
Numero di articoli:	9
Date:	
presentazione:	3 dicembre 2013
assegnazione:	4 dicembre 2013
termine per l'espressione del parere:	13 gennaio 2014
Commissione competente :	VIII Ambiente, XIV Unione Europea
Rilievi di altre Commissioni :	V Bilancio

### La direttiva da recepire

La [direttiva 2011/76/UE](#) modifica la precedente direttiva 1999/62/CE (Eurovignette), già modificata in passato dalla direttiva 2006/38/CE (a sua volta recepita nell'ordinamento nazionale dal [D.Lgs. 7/2010](#)).

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, si prefigge di favorire l'istituzione di nuovi meccanismi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, anche al fine di introdurre una tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga".

A tal fine la direttiva consente agli Stati membri di introdurre modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti "**costi esterni**" (o esternalità dovute all'inquinamento atmosferico o acustico causato dal traffico), oltre **agli oneri di infrastruttura** (vale a dire oneri dovuti al recupero dei costi dell'infrastruttura).

La direttiva 2011/76/UE si inquadra nella strategia per l'internalizzazione dei costi esterni ([COM\(2008\) 435 def.](#)) e rappresenta una delle componenti del c.d. [pacchetto trasporti verdi](#). Nel documento citato si legge che "il trasporto stradale di merci rappresenta, da solo, tre quarti di tutto il trasporto di merci e la possibilità di internalizzarne i costi esterni permetterebbe di ridurre i costi ambientali di circa 1 miliardo di euro rispetto allo status quo. Ma va anche considerato che meno strade congestionate significa anche meno tempo sprecato nelle code, con conseguente maggiore efficienza delle catene del valore [aggiunto]. La Commissione propone quindi rendere possibile l'internalizzazione di alcuni costi esterni nel trasporto di merci su strada".

**Il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 16 ottobre 2013.**

Per tale motivo la Commissione UE ha avviato la **procedura d'infrazione n. 2013/0399** del 28 novembre 2013, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato, per mancato recepimento della direttiva 2011/76/UE (v. infra).

Si ricorda altresì che l'Italia aveva espresso parere contrario in sede di Consiglio circa l'adozione della direttiva in questione.

### Scadenza della delega

Lo schema di decreto legislativo in titolo fa parte di un gruppo di schemi di decreto approvati dal Consiglio dei ministri nella riunione del 3 dicembre, in prossimità della scadenza dei termini per l'esercizio della delega (4 dicembre). In questo modo il Governo può avvalersi, nell'esercizio della potestà legislativa delegata, di un meccanismo di scorrimento dei termini, disposto in via generale dall'art. 31, comma 3 della L. 234/2012. In base a tale norma, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei **termini di delega** o successivamente, questi ultimi sono **prorogati di tre mesi** (vale a dire, nel caso di specie, **fino al 4 marzo 2014**).

### Contenuto

Lo schema di decreto legislativo in titolo recepisce la direttiva 2011/76/UE novellando il **decreto legislativo n. 7/2010**, di attuazione della direttiva 2006/38/CE, al fine di inserire nell'ordinamento interno le modifiche previste dalla nuova disciplina europea.

### Avvertenza

Poichè la nuova direttiva 2011/76/UE si configura come novella alla direttiva 1999/62/CE, nel seguito con l'indicazione "**direttiva**" si farà riferimento al testo vigente della direttiva 99/62/CE come novellato dalle direttive 2006/38/CE e 2011/76/UE.

### Nuove definizioni (art. 1)

L'art. 1 introduce nel testo dell'**art. 2 del D.Lgs. 7/2010** la definizione di **autostrada**, recependo in maniera puntuale la corrispondente definizione recata dall'art. 2, par. 1, lett. a-*quinquies*), della direttiva. In particolare la definizione di autostrada prevede, tra i criteri definitori, che essa sia espressamente classificata come tale.

Definizione di autostrada

Si ricorda in proposito che l'art. 2 del Codice della strada (D.Lgs. 285/1992) prevede che le strade siano classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, in una serie di tipologie tra cui rientra la tipologia "A - Autostrade" che, ai sensi del comma 3, deve avere le seguenti caratteristiche minime: "strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione".

Ben più rilevante, in quanto costituisce il punto centrale del nuovo approccio introdotto dalla direttiva 2011/76/UE, appare la **rivisitazione della definizione di pedaggio** (art. 1, comma 2, dello schema, che novella la lettera e) del comma 1 dell'articolo 2 del D.Lgs. 7/2010), ove viene aggiunta una specificazione che chiarisce che il pedaggio **comprende un onere per l'infrastruttura (OPI) e/o un onere per i costi esterni (OCE)**.

Pedaggio = OPI + OCE

Vengono quindi conseguentemente **introdotte**, in linea con la direttiva, **le definizioni di onere per l'infrastruttura (OPI)** - inteso come onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti - **e di onere per i costi esterni (OCE)** inteso come onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in relazione all'inquinamento atmosferico e/o acustico dovuto al traffico. Le due definizioni vengono rispettivamente riportate alle nuove lettere f) ed f-*bis*) del comma 1 dell'articolo 2 del D.lgs. 7/2010.

Definizioni di OPI e OCE

Vengono poi inserite, sulla scorta di quanto previsto dalla direttiva, le nuove definizioni di: costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico; costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico; onere medio ponderato per l'infrastruttura e onere medio ponderato per i costi esterni (rispettivamente alle lettere f-*ter*, f-*quater*, f-*quinquies* ed f-*sexies* del comma 1 dell'articolo 2 del D.lgs. 7/2010).

La definizione vigente di **autoveicolo**, che fa riferimento ai veicoli o autoarticolati adibiti o usati "esclusivamente" per il trasporto su strada di merci e aventi un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate, viene modificata eliminando l'avverbio "esclusivamente", in linea con quanto previsto dalla direttiva.

Definizione di autoveicolo

### Modalità di applicazione di pedaggi e diritti d'utenza (art. 2)

L'art. 2 provvede a **riscrivere l'art. 3 del D.Lgs. 7/2010**, che disciplina l'applicazione di pedaggi e diritti d'utenza, recependo i contenuti degli **articoli da 7 a 7-septies della direttiva**.

Il **comma 1**, in analogia con quanto già prevede il testo vigente e in linea con la direttiva, prevede l'introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa o su qualsiasi altro tratto della rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea.

Campo di applicazione oggettivo

L'indeterminatezza a priori del campo di applicazione oggettivo presente nel testo della direttiva sin dalla sua prima emanazione (che si riflette nella disposizione in esame) aveva spinto il legislatore all'inserimento, all'interno della legge finanziaria 2007 (L. 296/2006), di un comma (il 1017 dell'art. 1) che ha demandato - nelle more dell'organico recepimento della direttiva - ad apposito D.P.C.M. l'individuazione delle tratte della rete stradale di rilievo nazionale e autostradale nelle quali sono attuate le disposizioni della direttiva 2006/38/CE. Tale decreto non è tuttavia mai stato emanato in quanto la Commissione europea non si è espressa favorevolmente, come ricordato, nel corso della scorsa legislatura, nella risposta all'[interrogazione 4-00124](#).

L'esame del nuovo testo dell'art. 3 evidenzia, rispetto al testo vigente, una prima innovazione degna di nota al comma 3, che **vieta, nell'applicazione di pedaggi e diritti d'utenza, discriminazioni basate sulla cittadinanza** dell'autotrasportatore, sul Paese di

Divieto di discriminazioni

stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, nonché sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

In realtà già il testo vigente dispone che i pedaggi e i diritti d'utenza siano applicati "nel rispetto dei principi di non discriminazione e di libera concorrenza" (art. 3, comma 1) e una disposizione pressoché identica si ritrova alla lettera b) del comma 10.

Il comma 5 del nuovo testo dell'art. 3 consente allo Stato di **applicare una tariffa ai soli veicoli aventi peso a pieno carico di almeno 12 tonnellate, previo avviso motivato alla Commissione**. L'esclusione del pedaggiamento dei veicoli di peso inferiore è ammessa qualora il pedaggiamento di tali veicoli possa: a) causare impatti fortemente negativi sull'ambiente, la salute, lo scorrimento del traffico o la sicurezza stradale; b) determinare costi amministrativi superiori al 30% degli introiti supplementari che l'estensione avrebbe generato.

Anche in questo caso la sostanza non sembra mutare rispetto alle disposizioni vigenti (art. 3, commi 3-4).

Campo di applicazione  
soggettivo

Il nuovo testo del **comma 7**, che non trova corrispondenza nel testo vigente, specifica, in **recepimento dell'art. 7-bis** della direttiva, che i **diritti d'utenza**, qualora previsti:

- sono **proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato IV** (che non viene modificato dallo schema in esame);

- hanno **validità** pari ad una giornata, una settimana, un mese o un anno, con un'aliquota giornaliera non eccedente il 2% di quella annuale. Tale percentuale sale al 5% per quella settimanale ed al 10% per quella mensile. In linea con la direttiva lo schema **consente l'emanazione di un D.M. Infrastrutture per l'applicazione di sole aliquote su base annua agli autoveicoli immatricolati nel territorio nazionale**.

Diritti d'utenza

Il **comma 8** disciplina l'**applicazione degli oneri per l'infrastruttura**, basati sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Di fatto tali disposizioni corrispondono a quelle recate per i pedaggi dal testo vigente del comma 9. Il testo vigente infatti non considera gli oneri per i costi esterni e quindi il pedaggio copre unicamente gli oneri dell'infrastruttura.

Il **comma 9** invece disciplina l'applicazione degli **oneri per i costi esterni**, la cui quantificazione avviene in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico che, qualora il tratto stradale si snodi in territori urbanizzati, è comprensivo dei costi dovuti all'inquinamento acustico. In particolare il comma dispone che gli oneri per i costi esterni, qualora previsti:

OPI

OCE

- sono **fissati conformemente ai requisiti** minimi e alle modalità specificati nell'**allegato III-bis**;
- **rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III-ter**.

Il comma 9 prevede altresì che sono **esenti dal pagamento degli oneri per i costi esterni gli autoveicoli conformi alle c.d. "norme EURO" più rigorose** sino allo scadere dei 4 anni dall'applicazione delle disposizioni introdotte dalle medesime norme.

I veicoli "euro 5" sarebbero stati quindi esenti sino all'applicazione degli standard "euro 6", ovvero fino al 31 dicembre 2013 (Regolamento (CE) n. 595/2009).

Le disposizioni dettate dal comma in esame sono innovative rispetto al testo vigente. Occorre però sottolineare che il testo vigente prevede, al comma 10, che le aliquote dei pedaggi riscossi possono essere differenziate, al fine, fra l'altro, di lottare contro i danni ambientali e la congestione. Il vigente comma 11 prevede inoltre che le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione della categoria di emissione EURO di cui all'allegato I, inclusi i livelli di PM e di NOx. Insomma, le nuove disposizioni completano e dettagliano quanto nel testo vigente era enunciato solo in via di principio.

Esenzione per  
veicoli conformi  
alle norme  
EURO più  
rigorose

Il **comma 10** disciplina la **determinazione del livello massimo dell'onere per l'infrastruttura** facendo rinvio ai criteri riportati nell'allegato III (che non viene sostanzialmente modificato dallo schema in esame).

Le ulteriori disposizioni per le concessioni, nonché quelle volte a far salvi i sistemi di pedaggio istituiti o in fase di definizione alla data del 10 giugno 2008 (termine di recepimento della direttiva 2006/38/CE) riproducono il testo vigente dell'art. 4, comma 2, del D.Lgs. 7/2010.

Livello massimo  
OPI

Il **comma 11**, che consente di applicare una **maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici ubicati in regioni montane** e che risentano fortemente di **fenomeni di impatto ambientale e di congestione**, riproduce nella sostanza le disposizioni già previste dal testo vigente del comma 14 dell'articolo 3 del D.Lgs. 7/2010.

Maggiorazioni

Il **comma 12** prevede la **possibilità di applicare simultaneamente una maggiorazione**

**ed un onere per i costi esterni**, alle condizioni indicate nel medesimo comma. In tali ipotesi, gli introiti devono essere investiti nel finanziamento dei progetti prioritari di interesse europeo indicati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE.

Si ricorda che l'allegato III alla decisione n. 661/2010/UE elenca i progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

*Si fa notare che il comma 12 rinvia erroneamente al comma 10, che non disciplina alcuna maggiorazione. Il riferimento corretto sembra essere al comma 11. Ciò è confermato dall'esame della direttiva: le disposizioni recate dai commi 11 e 12 dello schema in esame riproducono, infatti, il testo dell'art. 7-septies della direttiva.*

### **Determinazione dei pedaggi (art. 3)**

L'art. 3 provvede a **riscrivere l'art. 4 del D.Lgs. 7/2010** recependo i contenuti degli **articoli da 7-octies a 7-duodecies della direttiva**.

In particolare, il **comma 1**, primo periodo, stabilisce **l'obbligo di variare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria EURO di emissione dell'autoveicolo**, fissando però il limite massimo del 100% dell'importo del medesimo onere imposto per i mezzi di trasporto equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni in atmosfera. Il successivo **comma 3** prevede che, **qualora** in caso di controllo **non vengano forniti i documenti necessari per verificare la categoria EURO di emissione**, il **pedaggio** imposto potrà raggiungere il livello **più alto applicabile**.

OPI in funzione della categoria EURO

Le citate disposizioni previste dai commi 1, primo periodo, e 3 dell'art. 4 sono pressoché analoghe a quelle contemplate dal testo vigente dei commi 11 e 15 dell'art. 3.

Appaiono invece innovative le disposizioni recate dai periodi successivi del comma 1, che elencano le **condizioni alle quali è possibile derogare all'obbligo** citato (ad esempio se il pedaggio comprende un onere per i costi esterni) e prevedono **l'esonero per i contratti di concessione vigenti**, fino al loro rinnovo.

Deroghe

Il **comma 2** prevede che eventuali **deroghe o esenzioni** siano **comunicate alla Commissione UE**.

Il comma 4 prevede la **possibilità di differenziare gli oneri per l'infrastruttura al fine di ridurre la congestione** e i danni, ottimizzarne la fruizione e **migliorare la sicurezza stradale**. L'adozione di tale differenziazione tariffaria è soggetta alle **condizioni** specificate nel medesimo comma, tra le quali si ricordano le seguenti:

Incrementi degli OPI nei periodi di punta

- la variazione deve essere applicata **in funzione** del momento della giornata, del giorno o della stagione (c.d. **periodi di punta**);
- nessun onere per l'infrastruttura può superare il **175% del livello massimo** previsto dal comma 7 dell'art. 3.
- i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non possono superare le **5 ore giornaliere**.

Il **comma 5** stabilisce che la citata **differenziazione non** deve essere comunque **finalizzata a generare ulteriore introito da pedaggio**.

Il **comma 6**, che individua le **informazioni da comunicare alla Commissione UE prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio** che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, riproduce il testo vigente del comma 3.

Obblighi di comunicazione alla Commissione UE

L'unica differenza degna di nota risiede nel **termine** per l'invio della comunicazione, che viene **anticipato da 4 a 6 mesi prima**.

Il **comma 7** introduce **l'obbligo di comunicare alla Commissione UE informazioni precise** che consentano di localizzare i **tratti stradali in cui** si prevede di **imporre l'onere per i costi esterni** e che 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, gli importi e gli introiti previsti, nonché le informazioni illustrative della metodologia impiegata nei calcoli.

Ai sensi del successivo **comma 8** l'**onere per i costi esterni** deve essere **adeguato** in ottemperanza ai contenuti delle **decisioni della Commissione UE**.

Nel **comma 9**, primo periodo, si chiarisce che **non è possibile applicare riduzioni per** ciò che concerne **l'onere per i costi esterni** del pedaggio. Le riduzioni sono **applicabili invece all'onere per l'infrastruttura**, qualora tali riduzioni non eccedano il 13% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni e comportino un effettivo risparmio dei costi amministrativi (secondo periodo del comma 9).

Sconti per OPI ma non per OCE

Le disposizioni dettate dal secondo periodo del comma 9 sono in parte analoghe a quelle previste dal vigente comma 7 dell'art. 3.

Il **comma 10 consente** in casi eccezionali, in particolare **per progetti** specifici rientranti nella rete **TEN-T** con inizio lavori entro il 2010 (allegato III alla decisione n. 661/2010/UE), di prevedere **altre forme di variazione delle aliquote dei pedaggi** al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti. Tale disposizione riproduce nella sostanza il dettato del vigente comma 13 dell'art. 3.

Variazione pedaggi per progetti TEN-T

Ai sensi del **comma 11**, l'applicazione, la riscossione ed il pagamento di pedaggi e diritti d'utenza devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del traffico.

Modalità di riscossione

Il terzo e quarto periodo del comma 11 dispongono che qualora sia previsto che la **riscossione** avvenga **mediante** apposita **unità installata a bordo dell'autoveicolo**, occorre garantire che ogni utente possa procurarsi tale unità e che essa sia conforme ai requisiti della direttiva 2004/52/CE.

Le disposizioni dettate da tali periodi sono analoghe a quelle recate dal testo vigente del comma 8 dell'art. 3.

La direttiva 2004/52/CE, recepita in Italia con D.M. 18 novembre 2005, detta disposizioni volte a garantire che i sistemi di telepedaggio in uso nei Paesi dell'Unione siano compatibili con quelli utilizzati in tutti gli altri Paesi.

Ai sensi del quinto periodo del comma 11, se è imposto il pagamento di un pedaggio, **l'importo totale del pedaggio e le sue componenti** (onere di infrastruttura e onere per i costi esterni) sono **riportati in una ricevuta** consegnata all'autotrasportatore, **per quanto possibile, mediante un sistema elettronico**.

Ricevuta (possibilmente elettronica)

Il **comma 12** dispone che qualora venga istituito un sistema di pedaggio o di diritti di utenza per una infrastruttura è possibile prevedere una **compensazione** adeguata per tali oneri.

Compensazioni

#### **Allocazione degli introiti derivanti dall'imposizione di oneri (art. 4)**

In linea con la direttiva, l'articolo in esame introduce nel testo del D.Lgs. 7/2010 un articolo 4-*bis* che disciplina le **modalità di versamento degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura** ai sensi dell'art. 3, commi 10 e 11.

Modalità di versamento degli introiti

*Si osserva che il riferimento ai commi 10 e 11 dell'articolo 3 appare inesatto. La maggiorazione cui ci si deve riferire è quella di cui ai commi 11 e 12 del medesimo articolo 3.*

Quanto all'**utilizzo** dei citati **introiti**, l'articolo in esame prevede che essi siano:

- allocati nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- destinati, sentito il Ministero dell'ambiente per i profili di competenza, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di **ottimizzare** l'intero **sistema dei trasporti**.

*Si segnala, altresì, che l'art. 9, paragrafo 2, della direttiva, che reca la disposizione che si intende recepire con l'articolo in esame, non limita il suo ambito applicativo alle maggiorazioni citate degli oneri per l'infrastruttura, ma considera tutti gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni.*

In particolare, il primo periodo del paragrafo prevede che gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla direttiva. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

Per gli **introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni** il nuovo art. 4-*bis* prevede specifiche **destinazioni prioritarie** finalizzate a rendere i trasporti più sostenibili (ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale, migliorare le prestazioni dei veicoli in termini di emissione di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante, creare infrastrutture alternative, sostenere la TEN-T, ottimizzare la logistica, migliorare la sicurezza stradale, ecc.).

Destinazione degli introiti da OCE

Il **comma 2** del nuovo art. 4-*bis* prevede che **almeno il 15% del totale dei proventi** derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dagli oneri di infrastruttura previsti dalla normativa vigente in materia sia **destinato al sostegno della rete transeuropea di trasporto (TEN-T)**.

15% degli introiti OCE e OPI al sostegno TEN-T

### Aggiornamento degli importi (art. 5)

L'art. 5, che recepisce le disposizioni dell'art. 10-*bis* della direttiva, prevede l'**aggiornamento con cadenza biennale, a decorrere dal 2013**, al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'UE:

- degli importi massimi, in euro, dei diritti d'utenza fissati dall'allegato IV;
- degli importi, in centesimi, dei costi imputabili massimi dell'inquinamento atmosferico e acustico fissati dalle tabelle 1 e 2 dell'allegato III-*ter*.

Aggiornamento biennale degli importi massimi

Lo stesso articolo prevede che tale aggiornamento venga effettuato **mediante apposito D.M. infrastrutture e trasporti** da adottarsi successivamente alla pubblicazione nella G.U. dell'UE degli importi adeguati a cura della Commissione UE.

*Al riguardo, si segnala che l'aggiornamento degli importi "a decorrere dal 2013" è mutuato dalla direttiva 2011/76/UE, che dispone proprio tale decorrenza temporale. In proposito, sarebbe opportuno valutare se mantenere tale decorrenza in considerazione della presumibile entrata in vigore dello schema nel 2014.*

### Relazione sui pedaggi alla Commissione UE (art. 6)

L'articolo 6, che recepisce l'art. 11, paragrafo 1, della direttiva, impone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di trasmettere alla Commissione UE, **entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni**, una relazione concernente i pedaggi, compresi i "nuovi" pedaggi in concessione.

Relazione sui pedaggi

La norma infatti esclude dalla relazione i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 che non includono oneri per i costi esterni, "nella misura in cui tali sistemi ancora in vigore non abbiano subito modifiche sostanziali".

### Allegati (artt. 7-8)

L'**art. 7** apporta alcune modifiche all'**allegato III** che non ne alterano la sostanza. In particolare il comma 1 sostituisce il riferimento ai pedaggi con quello all'onere per l'infrastruttura.

*Con riguardo alla formulazione del testo, si segnala che il riferimento all'articolo 2, comma 7, del decreto legislativo non è corretto in quanto tale comma non esiste.*

L'**art. 8** introduce nel testo del D.Lgs. 7/2010 gli **allegati III-bis e III-ter** riguardanti rispettivamente i requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni e gli importi massimi dell'onere medio ponderato per i costi esterni, che **riproducono** le disposizioni degli **omologhi allegati introdotti dalla direttiva 2011/76/UE**.

Allegati III-bis e III-ter

### Copertura finanziaria (art. 9)

L'**art. 9** reca una clausola di invarianza finanziaria in base alla quale dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le competenti amministrazioni pubbliche provvedono agli adempimenti previsti dal decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Clausola di invarianza finanziaria

## Relazioni e pareri allegati

Lo schema di decreto legislativo è corredato della **relazione illustrativa**, della **relazione tecnico-finanziaria**, dell'**analisi di impatto della regolamentazione (A.I.R.)** e dalla **relazione tecnico-normativa (A.T.N.)**.

## Conformità con la norma di delega

La delega per il recepimento della direttiva 2011/76/UE è stata concessa al Governo dalla **legge di delegazione europea 2013 (L. 96/2013)**, che contiene, nell'**allegato B**, la citata direttiva.

L'art. 1, comma 1, della L. 96/2013, dispone infatti che il Governo è delegato ad adottare, secondo le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli artt. 31-32 della [L. 234/2012](#) (che detta le norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'UE), i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B.

Si ricorda che la citata direttiva era già inserita nell'Allegato B del disegno di legge comunitaria 2011 (A.C. 4623 approvato dalla sola Camera il 2 febbraio 2012) e non approvato dal Senato per il termine della legislatura.

Si fa notare che nel proprio **parere sul ddl di delegazione europea l' 8ª Commissione del**

**Senato**, nella [seduta del 18 giugno 2013](#), ha auspicato che "in sede di recepimento nell'ordinamento interno della direttiva 2011/76/UE, 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, occorrerà tenere in debita considerazione la situazione di grave crisi in cui versa il settore dell'autotrasporto e adottare tutte le misure necessarie ad evitare l'aggravamento della suddetta crisi e l'ulteriore perdita di competitività del sistema Paese".

## Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Rileva la materia **tutela dell'ambiente**, di competenza legislativa esclusiva statale ai sensi del secondo comma, lettera s), dell'articolo 117 della Costituzione. Rileva anche la materia dell'**ordinamento civile**, anch'essa riconducibile alla competenza legislativa esclusiva dello Stato (lett.l).

## Compatibilità comunitaria

### Procedure di contenzioso

Si segnala che in data 28 novembre 2013 la Commissione europea ha deciso di inviare al Governo italiano una lettera di messa in mora (procedura 2013/0399), ai sensi dell'art. 258 del TFUE, per mancato recepimento della direttiva 2011/76/UE, il cui termine è scaduto il 16 ottobre 2013.

## Incidenza sull'ordinamento giuridico

### Impatto sui destinatari delle norme

L'analisi di impatto della regolamentazione precisa che l'intervento regolatorio in esame non prevede nell'immediato l'introduzione di nuovi pedaggi o aumenti di quelli esistenti; conseguentemente non vengono prodotti effetti negativi sulle imprese dell'autotrasporto. La relazione precisa, inoltre, che eventuali effetti saranno valutati successivamente all'eventuale emanazione dei decreti ministeriali.