

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 136

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della 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

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88)

Trasmesso alla Presidenza il 23 ottobre 2009

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 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 PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee e, in particolare, l'articolo 1, comma 3, e l'allegato B;

VISTA la 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;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ..;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del;

SULLA PROPOSTA dei Ministri per le politiche europee e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze e della giustizia,

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. Il presente decreto detta disposizioni sui pedaggi e i diritti di utenza gravanti sugli autoveicoli pesanti, adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, secondo le definizioni di cui all'articolo 2.

ART. 2

(Definizioni)

(articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2006/38/CE)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

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 successive modifiche o integrazioni, ed illustrata con le relative cartine che si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;

b) costi di costruzione: i costi legati alla costruzione, compresi eventualmente i costi di finanziamento, di infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali, o di 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:

- 1) sia 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 entrato in vigore anteriormente al 10 giugno 2008;
- 2) sia possibile dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni;
- 3) in ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere la 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;

- 4) 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;
- c) costi di finanziamento: gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
- d) 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;
- e) pedaggio: il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1, basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;
- f) 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;
- g) 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 3, comma 1;
- h) 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;
- i) 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 I;
- l) 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, secondo il sistema di classificazione di cui all'allegato II, a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti dell'autoveicolo o dall'aspetto dello stesso;
- m) contratto di concessione: la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 3, commi 11 e 12, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modifiche;
- n) pedaggio in concessione: il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

ART. 3
(Pedaggi e diritti d'utenza)
(articolo 1, paragrafo 2, *direttiva 2006/38/CE*)

1. L'introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea sono disciplinati dalle disposizioni di cui ai successivi commi. Pedaggi e diritti di utenza possono essere applicati anche a strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, quali strade parallele ovvero in diretta concorrenza con alcune parti di tale rete, nonché ad altri tipi di veicoli a motore diversi da quelli definiti all'articolo 2, lettera h), nel rispetto dei principi di non discriminazione e di libera concorrenza.
2. Pedaggi e diritti di utenza possono essere introdotti, ovvero mantenuti, soltanto su alcuni tratti delle rete stradale transeuropea qualora ciò si renda necessario in relazione all'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, ovvero in ragione dell'isolamento o del basso livello di congestione e inquinamento dei tratti esentati. Le esenzioni in tal modo stabilite non debbono determinare alcuna discriminazione nei confronti del traffico internazionale.
3. Fino al 31 dicembre 2011, possono essere introdotti, ovvero mantenuti, pedaggi e diritti di utenza limitatamente agli autoveicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate. Qualora, in tal periodo, l'applicazione di pedaggi e diritti di utenza venga estesa agli autoveicoli al di sotto di tale limite di peso, si applicano le disposizioni di cui al presente decreto.
4. Pedaggi e diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli, così come definiti dall'articolo 2, lettera h), del presente decreto legislativo, a partire dal 1° gennaio 2012. Gli autoveicoli di peso inferiore a 12 tonnellate possono tuttavia essere esentati dall'applicazione di pedaggi e diritti di utenza qualora essa determini rilevanti conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli di inquinamento acustico, sulla congestione del traffico o sulla salute, ovvero comporti costi amministrativi superiori del 30 per cento alle entrate addizionali generate.
5. 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 possono essere applicati anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.
6. **Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495**, possono essere previste 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 (CE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, nei seguenti casi:

- a) autoveicoli del Ministero della difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché agli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale;
- b) autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via del territorio nazionale e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e previo accordo con la Commissione europea.

7. Agli utenti abituali possono essere concessi sconti o riduzioni sui pedaggi a condizione che:

- a) siano soddisfatte le prescrizioni di cui al comma 10;
- b) sconti o riduzioni siano inseriti 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;
- c) l'importo dello sconto, o delle riduzioni, non superi, sulla rete stradale transeuropea, il 13 per cento del pedaggio pagato dagli autoveicoli equivalenti cui lo sconto o la riduzione non è applicabile. Tutti i piani di sconto o riduzione relativi alla rete stradale transeuropea devono essere comunicati alla Commissione europea che ne verifica la conformità e li approva secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 4-quater, della direttiva 1999/62/CE, come modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

8. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono comportare maggiori oneri per gli utenti non abituali della rete stradale. Qualora pedaggi e diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante sistemi che comportino l'uso di unità poste a bordo degli autoveicoli, si opera in conformità di quanto previsto dalla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e dalle relative disposizioni di attuazione.

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. Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al comma 9, le aliquote dei pedaggi riscossi possono essere differenziate, 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:

- a) sia proporzionale all'obiettivo perseguito;
- b) 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,
- c) non sia finalizzata a generare ulteriori introiti da pedaggio tali da comportare pedaggi medi ponderati non conformi al comma 9; gli aumenti degli introiti non intenzionali sono 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;
- d) rispetti le soglie di massima flessibilità fissate al comma 11.

11. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione:

- a) della categoria di emissione EURO di cui all'allegato I, inclusi i livelli di PM e di NOx, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento al pedaggio richiesto per autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o
- b) dell'ora del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento rispetto al pedaggio imposto durante l'ora, il giorno o la stagione meno costosi; o 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 per cento del livello di pedaggio che sarebbe altrimenti applicabile all'autoveicolo in questione.

12. Le aliquote dei pedaggi sono differenziate conformemente alla lettera a) del comma 11 entro il 31 dicembre 2010 o, nel caso di contratti di concessione, quando la concessione è rinnovata. Può tuttavia derogarsi a tale obbligo, previa notifica alla Commissione, quando:

- a) ciò pregiudichi la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio;
- b) l'introduzione di tale differenziazione non risulti tecnicamente applicabile allo specifico sistema di pedaggio in questione;
- c) 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.

13. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, nel caso di progetti specifici di rilevante 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. Le determinazioni relative all'applicazione della struttura tariffaria sono comunicate alla Commissione europea che ne verifica la congruità.

14. 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 che soffrono di un'acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli, o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti di interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscono 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;

b) la maggiorazione che può essere applicata ai pedaggi differenziati in conformità del comma 10 non superi il 15 per cento dei pedaggi medi ponderati calcolati in conformità del comma 9, tranne quando gli introiti generati siano 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 per cento;

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

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

e) 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 delle disposizioni del presente comma è soggetta a verifica di congruità da parte della Commissione europea, secondo la procedura prevista dall'articolo 7, paragrafo 11, della direttiva 1999/62/CE, come modificata dalla direttiva 2006/38/CE. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri è richiesto, altresì, l'accordo degli Stati membri interessati.

15. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire documenti dell'autoveicolo necessari per verificare le informazioni di cui al comma 11, lettera a), e il tipo di autoveicolo, il pedaggio imposto può raggiungere il livello più alto applicabile.

ART. 4

(Determinazione dei pedaggi)

(articolo 1, paragrafo 3, *direttiva 2006/38/CE*)

1. I pedaggi sono determinati conformemente all'articolo 3. Nella determinazione dei livelli di pedaggio medi ponderati applicabili alla rete di infrastrutture o ad una parte chiaramente definita di detta rete, si tiene conto dei vari costi di cui all'articolo 3, comma 9. I costi considerati riguardano la rete o parte della rete su cui gravano i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Può stabilirsi di non procedere al recupero di tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

2. I costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008, sono calcolati 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 comma i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali, a seguito di una procedura di appalto pubblico, siano state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare prima del 10 giugno 2008; l'esenzione si estende a tutto il periodo di applicazione di detti sistemi a condizione che gli stessi non subiscano modifiche sostanziali.

3. Almeno quattro mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio sono comunicate alla Commissione europea, ai fini del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, primo periodo, della direttiva 2006/38/CE, le seguenti informazioni:

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

1) i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo;

2) 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 da recuperare;

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

1) i contratti di concessione ed eventuali modifiche rilevanti degli stessi;

2) gli elementi fondamentali su cui il concedente ha sviluppato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato IX B del decreto legislativo n. 163 del 2006; tali elementi riguardano, in particolare, i costi stimati, quali definiti

all'articolo 3, comma 9, previsti nell'ambito della concessione, il traffico preventivato diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

4. Almeno quattro mesi prima della loro attuazione, le nuove disposizioni in materia di pedaggi applicabili alle strade parallele su cui il traffico può essere deviato dalla rete stradale transeuropea e che sono in diretta concorrenza con alcune parti della rete su cui viene imposto il pedaggio, sono comunicate alla Commissione europea, ai fini dell'acquisizione del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, secondo periodo, della direttiva 2006/38/CE. Tali informazioni riguardano l'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, gli autoveicoli interessati dal pedaggio e i livelli di pedaggio previsti, unitamente ad una relazione sul sistema di determinazione del livello del pedaggio.

5. Qualora si applichino le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 14, ai sistemi di pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, sono comunicate alla Commissione Europea le informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in questione è conforme all'articolo 2, comma 1, lettera b), e all'articolo 3, commi 9, 10, 11, 12 e 13.

ART. 5

(Attuazione e controlli)

(articolo 1, paragrafo 6, direttiva 2006/38/CE)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con propri decreti, **di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per gli aspetti di cui al comma 3**, all'attuazione degli articoli 3 e 4.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo del funzionamento del sistema dei pedaggi e dei diritti di utenza in modo da garantire l'osservanza dei principi di trasparenza e non discriminazione.

3. **Nell'applicazione dei commi 1 e 2 dovrà in ogni caso essere temperata l'esigenza dell'equilibrio economico finanziario complessivo delle concessionarie con la necessità di evitare ripercussioni negative sulla finanza pubblica.**

ART. 6

(Relazione alla Commissione europea)

(articolo 1, paragrafo 9, direttiva 2006/38 CE)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette entro il 10 dicembre 2010 le informazioni necessarie per la relazione che la Commissione europea deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva 2006/38/CE, 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.

ART. 7

(Disposizioni finali e copertura finanziaria)

1. Gli allegati, che costituiscono parte integrante del presente decreto, sono aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modalità tecniche rese necessarie dal progresso ovvero a quelle introdotte a livello comunitario.
2. Dal presente decreto non devono derivare nuovi oneri o maggiori oneri, né minori entrate, a carico della finanza pubblica.

ART. 8

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I

(allegato 0 direttiva 2006/38/CE)

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 (NOx) 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 (NOx) g/kWh	Volume di particelle (PT) g / kWh
Autoveicolo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)

Autoveicolo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15
---------------------	-----	-----	-----	------

(1) 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 (1):

	Volume di monossido di carbonio (CO) g / kWh	Volume di idrocarburi (HC)g/ kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g / kWh	Volume di particelle (PT) g / kWh	Fumi m-
Autoveicolo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 ²	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 EURO EEV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) 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).

(2) 0,13 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,7 dm³ e il regime nominale è superiore a 3 000 min⁻¹.

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 IV direttiva 2006/38/CE)

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

Asi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti [1]		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			

[1] 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	
<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>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 assi</i>				
36	38	36	38	II
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»	

ALLEGATO III

(allegato III direttiva 2006/38/CE)

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 3, comma 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma dell'art. 4, comma 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 3, comma 1o, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio.

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 del decreto legislativo n. 163/2006 e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

Se lo Stato 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 un altro Stato, la conformità ai presenti principi è valutata in base ai risultati di tale negoziazione.

1. Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati

— Qualora non venga applicato un unico sistema di pedaggio all'intera rete stradale transeuropea, si 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 utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Si deve, inoltre, precisare se si estende il campo di applicazione del sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.

— Qualora si scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della rete (come consentito ai sensi dell'articolo 4, comma 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Si può scegliere di ripartire la rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o un 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, in quanto parte del contratto, intenda fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.

— Fatto salvo il calcolo del costo dell'investimento, il recupero dei costi:

- a) 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;
- b) 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.

— 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. L'applicazione dei fattori di equivalenza può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

— 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. Qualora siano utilizzati eventuali fattori di equivalenza che differiscano da quelli presentati nella tabella, questi devono comunque essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

Classe dell'autoveicolo [1]	Fattori di equivalenza		
	Riparazioni strutturali [2]	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

[1] Cfr. allegato II per la determinazione della classe di autoveicolo.

[2] 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 IV

(allegato II direttiva 1999/62/CE)

IMPORTO MASSIMO IN EURO DEI DIRITTI D'UTENZA, COMPRESSE LE SPESE AMMINISTRATIVE
DICUI ALL' ART. 3, COMMA 4

	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