

Relazione illustrativa

La direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta “Eurovignette”) prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l’istituzione di meccanismi equi d’imputazione dei costi connessi all’utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l’utilizzo dell’infrastruttura stradale, basata sul principio “chi usa paga” e “chi inquina paga”.

Il termine “tassazione” utilizzato dalla direttiva comunitaria si riferisce ad una pluralità di elementi, quali, in particolare, i cosiddetti diritti d’uso e i pedaggi autostradali.

Gli elementi caratteristici che riguardano i pedaggi nel vigente assetto normativo europeo (a tutta la 2006/38/CE), sono i seguenti:

- campo di applicazione geografico: rete TEN, largamente coincidente con il sistema autostradale in concessione e non in concessione;
- ambito di applicazione relativo ai veicoli pesanti (massa superiore alle 12 t – dal 2012 con massa superiore a 3,5 t);
- criterio di determinazione delle tariffe: recupero parziale o totale dei costi di infrastruttura, oltre un utile di mercato, in caso di concessione;

- obbligo di articolazione tariffaria in funzione della classe di emissione del veicolo entro il 2010, ovvero, nel caso di concessione, fin dalla prima scadenza;
- possibilità di differenziazione tariffaria;
- possibilità di applicare un mark-up (a favore dello Stato sulle tariffe), eccedente i costi di infrastruttura, del 15% in zone di montagna e del 25% in zone frontaliere, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, atti a ridurre la congestione dell'infrastruttura;
- massima riduzione (sconto tariffario) al 13%;
- parere preventivo della Commissione per i nuovi sistemi di pedaggio successivi al giugno 2008, per gli sconti, e per il mark-up;
- viene rimessa alla sussidiarietà la modalità di determinazione dei pedaggi su rete diversa da quella TEN e per veicoli al di sotto delle 3,5 t., purchè ciò avvenga nel rispetto dei principi comunitari di non discriminazione e libera concorrenza.

Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con l'art. 1 (Finalità e campo di applicazione) viene indicata la finalità del provvedimento che è rappresentata dal recepimento della direttiva e se ne individua l'ambito di applicazione che concerne i pedaggi e i diritti di utenza gravanti sui veicoli adibiti esclusivamente al trasporto merci su strada, dal peso totale a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate.

L'art. 2 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 1 della direttiva) esplicita le definizioni utilizzate nel prosieguo del provvedimento, riprendendo l'elencazione riportata nella direttiva stessa.

Per ragioni di ordine logico-sistematico si è ritenuto di integrare l'elenco anche con due definizioni riprese dalla direttiva 1999/62/CE, e precisamente: “*contratto di concessione*” e “*pedaggio in concessione*”.

In particolare si evidenziano le seguenti definizioni:

- «*rete stradale transeuropea*», individuata nella 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 (in GU L 228 del 9.9.1996) e successive modifiche o integrazioni. Considerato che, allo stato, la citata decisione risulta modificata dalla decisione n. 884/2004/CE (in GU L 167 del 30.4.2004) ed emendata dal Regolamento del Consiglio n. 1791/2006/EC, del 20 novembre 2006, si è inteso operare con un rinvio mobile che possa consentire l'automatico adattamento alle future modifiche della definizione della rete stradale transeuropea adottate a livello comunitario;

- «*costi di costruzione*», individuati nei costi legati alla costruzione, compresi eventualmente i costi di finanziamento, di (a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o (b) 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; a determinate condizioni, possono essere presi in considerazione, come costi di costruzione, anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini;

- «*costi di finanziamento*», qualificati come gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;

- «*pedaggio*», individuato quale pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui al successivo articolo 3, comma 1, (rete stradale transeuropea e strade parallele e/o in diretta concorrenza) basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;
- «*autoveicolo*», definito come 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.

L'art. 3, recante «*pedaggi e diritti di utenza*» (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 2 della direttiva) prevede, ai commi 1 e 2, la possibilità di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla rete stradale transeuropea o su parte di essa, ovvero su strade che non fanno parte della predetta rete, ma che sono parallele e/o in diretta concorrenza con alcune parti di questa, a condizione, di non produrre effetti discriminatori nei confronti del traffico internazionale e di non provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

Il comma 3 stabilisce che possono essere mantenuti o introdotti, fino al 31 dicembre 2011, pedaggi e/o diritti d'utenza solo agli autoveicoli di peso totale autorizzato di almeno 12 tonnellate. Nel caso in cui si intendano applicare agli autoveicoli al di sotto di tale peso, si devono rispettare le disposizioni del presente decreto legislativo.

Il comma 4 stabilisce, invece, che dal 2012 si applicano pedaggi e/o diritti d'utenza a tutti gli autoveicoli (pertanto dalle 3,5 t. in su). A tale disposizione può derogarsi qualora l'estensione del pedaggio agli autoveicoli di peso inferiore alle 12 t. provochi significative conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli acustici, sulla congestione o sulla salute, oppure costi amministrativi superiori del 30% alle entrate addizionali generate.

Al comma 5 è stabilito il divieto di imporre cumulativamente pedaggi e diritti d'utenza ad una determinata categoria di veicoli, per l'utilizzo di uno stesso tratto di

strada. Viene fatta salva, tuttavia, la facoltà di applicare pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti su cui sono imposti diritti d'utenza.

Al comma 6 è prevista la possibilità di applicare aliquote ridotte di pedaggi o diritti d'utenza, ovvero di esonero dall'obbligo di pagare pedaggi o diritti d'utenza per particolari categorie di autoveicoli, quali quelli del ministero della difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché di quelli adibiti alla manutenzione stradale; ovvero per gli autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla via pubblica, utilizzati da soggetti la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che non comportino distorsioni di concorrenza, e previo accordo con la Commissione Europea.

Al comma 7 è prevista la possibilità di concedere sconti o riduzioni agli utenti abituali che non superino, sulla rete stradale transeuropea, il 13 % del pedaggio pagato dagli altri autoveicoli equivalenti, a condizione che tali agevolazioni 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, e comunque nel rispetto dei principi comunitari e delle disposizioni previste dal presente provvedimento in materia di pedaggi. Inoltre, viene stabilito che tutti i piani di sconto o riduzione relativi alla rete stradale transeuropea devono essere comunicati alla Commissione Europea, che ne verifica la conformità.

Il comma 8 stabilisce che i dispositivi per la riscossione dei pedaggi e/o diritti d'utenza non devono creare ingiustificato aggravio di natura finanziaria per gli utenti non abituali della strada, né costituire ostacolo al libero flusso del traffico. Per l'utilizzo di sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi si rinvia alle previsioni della direttiva 2004/52/CE e delle relative disposizioni attuative sull'interoperabilità dei sistemi di pedaggio nella Comunità.

Al comma 9 è fissato il principio che i pedaggi sono volti al recupero dei soli costi d'infrastruttura. In particolare, viene stabilito che i pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi e possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto.

Il comma 10 prevede che, fatti salvi i pedaggi medi ponderati (di cui al precedente comma 9), le aliquote dei pedaggi possano essere differenziate al fine di lottare contro i danni ambientali e la congestione, minimizzare i danni alle infrastrutture, ottimizzandone l'uso e promuovere la sicurezza stradale. Ciò a condizione, peraltro, che la differenziazione sia proporzionale all'obiettivo perseguito, sia trasparente e non discriminatoria, non finalizzata a generare ulteriori introiti di pedaggio e rispetti le soglie di massima flessibilità stabilite al successivo comma 11.

Il comma 11 stabilisce che, nel rispetto delle condizioni di cui al precedente comma 10, le aliquote dei pedaggi possano essere differenziate in funzione:

- della categoria di emissione di Euro (allegato I al decreto di recepimento), purché però nessun pedaggio superi il 100% del pedaggio di autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose;
- dell'ora del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio superi il 100% del pedaggio imposto nel periodo meno costoso.

Il comma 12 prevede che la differenziazione delle aliquote dei pedaggi avvenga entro il 31 dicembre 2010, o nel caso di contratti di concessione, al rinnovo della concessione. A tale obbligo si potranno apportare deroghe, da notificare alla Commissione, qualora ci sia pregiudizio per la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio, o l'innovazione non sia tecnicamente applicabile al sistema di pedaggio in questione, oppure ne derivi una deviazione del traffico degli autoveicoli più inquinanti dalla rete stradale trans-europea, con ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

Il comma 13 prevede la possibilità di applicare ulteriori forme di differenziazioni delle aliquote dei pedaggi in casi eccezionali di progetti di notevole interesse europeo, al fine di garantirne la redditività commerciale, qualora siano esposti alla concorrenza diretta con altre modalità di trasporto. La struttura tariffaria è lineare, pubblica, non comporta costi aggiuntivi e prima dell'applicazione, la Commissione Europea ne verifica la congruità.

Il comma 14 prevede la possibilità di applicare un *mark-up* eccedente i costi di infrastruttura, in zone di montagna e in zone frontaliere, a favore dello Stato, e previa comunicazione alla Commissione, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, e idonei a ridurre la congestione di certe infrastrutture, a condizione che:

- gli introiti derivanti dalla maggiorazione siano investiti in progetti di interesse europeo, individuati nell'allegato III della decisione 884/2004/CE, che mirino a ridurre la congestione o il danno ambientale e che insistano nello stesso corridoio della sezione stradale cui è applicata la maggiorazione;
- che la maggiorazione, applicata in conformità del comma 10, non superi il 15% dei pedaggi medi ponderati (come determinati ai sensi del comma 9), tranne il caso in cui gli introiti siano investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture situate in regioni montane, nel qual caso il limite della maggiorazione è elevato al 25% ;
- che con l'applicazione delle maggiorazioni non si crei disparità di trattamento tra il traffico ordinario e il traffico commerciale;
- che sia preventivamente presentato alla Commissione un piano finanziario con la eventuale maggiorazione, unitamente ad una analisi dei costi-benefici per il nuovo progetto;
- che il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente, e che gli introiti stimati corrispondano al piano finanziario ed all'analisi dei costi-benefici presentati alla Commissione.

L'applicazione di questa disposizione è soggetta a verifica di congruità da parte della Commissione e nel caso di progetti transfrontalieri, anche all'accordo degli Stati membri interessati.

Il comma 15 prevede che, nel caso in cui un conducente non sia in grado di fornire i documenti necessari per verificare la categoria di emissione Euro, il pedaggio imposto possa raggiungere il livello più alto applicabile.

Con l'art 4 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 3 della direttiva) recante la determinazione dei pedaggi si specifica, al comma 1, che nella determinazione dei pedaggi medi ponderati applicabili solo alla rete di infrastrutture o su una parte chiaramente definita di essa, si tiene conto dei vari costi indicati al precedente art. 3, comma 10. Può comunque stabilirsi di non recuperare tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

Il comma 2 stabilisce che i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli in concessione, istituiti dopo il 10 giugno 2008, sono calcolati utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali individuati nell'allegato III recante: "Principi fondamentali per l'attribuzione dei costi e il calcolo dei pedaggi". Nel medesimo comma 2, è stabilito altresì il metodo per il calcolo dei nuovi pedaggi in regime di concessione, istituiti dopo la data del 10 giugno 2008, secondo cui il livello più alto di pedaggio, dovrà essere equivalente o inferiore al livello di pedaggio risultante dall'applicazione del metodo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza dovrà basarsi su un periodo ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione. I sistemi di pedaggio antecedenti il 10 giugno 2008 rimangono validi per tutto il periodo concordato a meno che non subentrino modifiche di tipo sostanziale.

Il comma 3 sancisce che almeno quattro mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio devono essere fornite alla Commissione Europea, determinate informazioni a seconda che si tratti di sistemi di pedaggio che non

comportano pedaggi in concessione, ovvero sistemi di pedaggio che comportano pedaggi in concessione.

Nel comma 4 è previsto l'obbligo di informare la Commissione europea quattro mesi prima dell'attuazione di nuove disposizioni, nel caso di pedaggi applicati su strade parallele sulle quali può essere deviato il traffico 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 l'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, gli autoveicoli interessati, i livelli di pedaggio previsti, nonché le modalità di determinazione del livello di pedaggio.

Il comma 5 stabilisce che nel caso di applicazione di un *mark-up* a sistemi di pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, sussiste l'obbligo di informare la Commissione circa la conformità del pedaggio medio ponderato applicato all'infrastruttura di cui trattasi.

L'art. 5 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 6 della direttiva) prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eserciti il controllo del funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione.

Viene previsto, inoltre, che all'attuazione degli articoli 3 e 4 provveda con propri decreti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; tali decreti saranno adottati di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze qualora investano aspetti che possono recare ripercussioni sulla finanza pubblica.

Si segnala, che non sono previste specifiche disposizioni in materia sanzionatoria, in quanto resta immutato l'assetto già attualmente previsto dal codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche).

L'art. 6 (con cui si recepisce l'art. 1, paragrafo 9 della direttiva) prevede l'obbligo per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di trasmettere, entro il 10 dicembre 2010, tutte le informazioni necessarie ai fini della relazione che la Commissione Europea deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva tenendo conto degli sviluppi tecnologici, dell'evoluzione della densità della circolazione, nonché valutando l'impatto sul mercato interno (anche nelle regioni insulari), i livelli di investimento nel settore ed il contributo fornito al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

L'art. 7 prevede, al comma 1, che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, siano aggiornati gli allegati tecnici al provvedimento in esame, mentre con il comma 2 si prevede la norma di neutralità finanziaria.

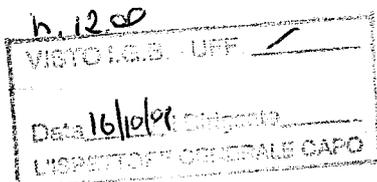
Infine, l'articolo 8 prevede l'entrata in vigore del provvedimento.

Elementi di relazione tecnico finanziaria.

Il decreto non determina nuovi o maggiori oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato né minori entrate, come peraltro ribadito nella clausola di invarianza finanziaria introdotta all'articolo 7 e, pertanto, non necessita di relazione tecnica

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per
gli effetti dell'art. 11-bis della Legge 30 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari

SP
204 IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO
Conto



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente

Ministro per le politiche europee e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo

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.

Indicazione referente dell'amministrazione proponente:

Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I. ASPETTI TECNICO – NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

a) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il provvedimento in esame recepisce la direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta "Eurovignette") che prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l'istituzione di meccanismi equi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga".

b) Analisi del quadro normativo nazionale

Il presente decreto viene emanato in attuazione della delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 7 luglio 2009, n. 88 – legge comunitaria 2008.

c) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

Non vi è una incidenza immediata su leggi o regolamenti vigenti. Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

d) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Nessuna incompatibilità rilevata.

e) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

Attualmente le concessioni autostradali sono rilasciate dallo Stato e il provvedimento in esame non tocca le competenze regionali, trattandosi di rete stradale appartenente alla rete transeuropea.

e) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118 I comma della Costituzione.

Non sussistono problemi di interferenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

f) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione

E' stata verificata l'assenza di rilegificazioni.

g) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

h) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Nulla da segnalare

PARTE II. Contesto normativo comunitario e internazionale

Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario e verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Il recepimento della direttiva 2006/38 è urgente in quanto è stata aperta, nei confronti del nostro Paese, la procedura d'infrazione n. 2008/0556 per mancata attuazione (parere motivato del 19 febbraio 2009 ex art. 226 del Trattato).

PARTE II. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo

Elementi di drafting e linguaggio normativo

a) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Le disposizioni del decreto legislativo non introducono nuove definizioni normative.

b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del provvedimento.

c) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Non si è ricorso alla tecnica della novella.

d) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo

Non si ravvisano effetti abrogativi impliciti nelle disposizioni del presente decreto legislativo.

Ulteriori elementi

a) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Nessuna incompatibilità rilevata.

b) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano attualmente pendenti giudizi di costituzionalità riguardanti le materie oggetto del provvedimento.

c) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

a) Il contesto e gli obiettivi:

la direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006 (cosiddetta “Eurovignette”) prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, fornendo indicazioni sui destinatari della stessa, sui tratti stradali interessati, nonché sulle modalità di imposizione.

La direttiva si prefigge di favorire l’istituzione di meccanismi equi d’imputazione dei costi connessi all’utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l’utilizzo dell’infrastruttura stradale, basata sul principio “chi usa paga” e “chi inquina paga”.

Gli elementi caratteristici che riguardano i pedaggi nel vigente assetto normativo europeo (a tutta la 2006/38/CE), sono i seguenti:

- campo di applicazione geografico: rete TEN, largamente coincidente con il sistema autostradale in concessione e non in concessione;
- ambito di applicazione relativo ai veicoli pesanti (massa superiore alle 12 t – dal 2012 con massa superiore a 3,5 t);
- criterio di determinazione delle tariffe: recupero parziale o totale dei costi di infrastruttura, oltre un utile di mercato, in caso di concessione;



- obbligo di articolazione tariffaria in funzione della classe di emissione del veicolo entro il 2010, ovvero, nel caso di concessione, fin dalla prima scadenza;
- possibilità di differenziazione tariffaria;
- possibilità di applicare un mark-up (a favore dello Stato sulle tariffe), eccedente i costi di infrastruttura, del 15% in zone di montagna e del 25% in zone frontaliere, per progetti di interesse europeo, nello stesso corridoio, atti a ridurre la congestione dell'infrastruttura;
- massima riduzione (sconto tariffario) al 13%;
- parere preventivo della Commissione per i nuovi sistemi di pedaggio successivi al giugno 2008, per gli sconti, e per il mark-up;
- viene rimessa alla sussidiarietà la modalità di determinazione dei pedaggi su rete diversa da quella TEN e per veicoli al di sotto delle 3,5 t., purchè ciò avvenga nel rispetto dei principi comunitari di non discriminazione e libera concorrenza.

b) Le procedure di consultazione:

sono state consultate tutte le Amministrazioni statali competenti.

c) La valutazione dell'opzione di non intervento:

l'intervento normativo è necessario in quanto previsto dalla legge comunitaria 2008 (che prevede appunto la delega per il recepimento delle direttive contenute nella stessa legge).

d) La giustificazione dell'opzione regolatoria proposta:

l'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge comunitaria 2008, tra cui la direttiva 2006/38/CE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e, quindi, da recepirsi mediante apposito decreto legislativo

e) Modalità attuative dell'intervento regolatorio:

il decreto legislativo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, saranno disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

f) Procedure di consultazione: sono stati acquisiti i pareri delle amministrazioni interessate.

g) Valutazione dell'opzione del non intervento: l'opzione del non intervento non è stata presa in considerazione, considerato che è aperta una procedura d'infrazione per mancato recepimento della direttiva in questione.

h) Valutazione delle opzioni alternative di intervento regolatorio:

non sono state prese in considerazione dalle Amministrazioni opzioni alternative di intervento regolatorio, diverse da quelle proposte.

i) Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese:

l'intervento normativo in questione è teso a garantire il corretto funzionamento concorrenziale del mercato e la competitività del Paese, considerato che la mancata osservanza delle norme dettate dalla direttiva in questione, potrebbe determinare un effetto distorsivo della concorrenza nell'ambito del mercato unico, nonché una forte limitazione delle esportazioni dei prodotti europei verso i Paesi terzi.

Referenti per il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali:

Direzione Generale delle infrastrutture stradali: dr.ssa Barbara Marinali; dr.ssa Grazia Maria Cacopardi;

Ufficio Legislativo: dr. Paolo Puntoni.