

CAMERA DEI DEPUTATI

N.44

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante 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 (44)

(articolo 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96)

Trasmesso alla Presidenza il 03 dicembre 2013

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/76/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 27 SETTEMBRE 2011, 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 6 agosto 2013, n. 96, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013", ed in particolare 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 direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 settembre 2011, 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;

VISTO il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, recante attuazione della direttiva 2006/38/CE, 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 affari europei e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2011/76/UE)

1. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo la lettera *d*) è inserita la seguente:

" *d-bis*) autostrada: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti, la quale:

1) è dotata, salvo in punti particolari o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una banda non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;

2) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;

3) è espressamente classificata come autostrada;"

2. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, le lettere *e*) ed *f*) sono sostituite dalle seguenti:



“ e) pedaggio: il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e del tipo di veicolo, comprendente un onere per l’infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;

f) onere per l’infrastruttura: un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell’infrastruttura sostenuti;”.

3. All’articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo la lettera f) sono inserite le seguenti:

“ f-bis) onere per i costi esterni: un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in relazione all’inquinamento atmosferico dovuto al traffico e/o all’inquinamento acustico dovuto al traffico;

f-ter) costo dell’inquinamento atmosferico dovuto al traffico: il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell’ozono, come l’ossido di azoto e i composti organici volatili, nel corso dell’utilizzo di un veicolo;

f-quater) costo dell’inquinamento acustico dovuto al traffico: il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o creato dalla loro interazione con il manto stradale;

f-quinquies) onere medio ponderato per l’infrastruttura: le entrate totali generate da un onere per l’infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;

f-sexies) onere medio ponderato per i costi esterni: le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato.”.

4. All’articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

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

ART. 2

(Attuazione dell’articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7-septies)

1. L’articolo 3 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è sostituito dal seguente:

" ART. 3

(Pedaggi e diritti d’utenza (articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE)

1. 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, sono disciplinati dalle disposizioni di cui ai successivi commi del presente articolo e dell’articolo 4. L’imposizione di pedaggi e diritti di utenza su altre strade non deve risultare discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non deve provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

2. Non possono essere imposti contemporaneamente pedaggi e diritti d’utenza a nessuna classe di veicoli per l’ utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia qualora siano previsti diritti di utenza, possono essere applicati anche pedaggi per l’utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna.

3. I pedaggi e i diritti d’utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza del trasportatore, lo Stato membro o il Paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell’autoveicolo oppure sull’origine o la destinazione dell’operazione di trasporto, e senza provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.



4. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, 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, ivi compresi quelli effettuati mediante ambulanza per il trasporto ed il soccorso di feriti o malati, 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.

5. Possono essere applicati pedaggi e diritti di utenza solo agli autoveicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate qualora l'estensione ai veicoli di peso inferiore possa tra l'altro:

- a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;
- b) determinare costi amministrativi superiori al 30 per cento degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

6. Nel caso di applicazione di pedaggi e diritti di utenza solo ai veicoli che abbiano un peso massimo a pieno carico di almeno 12 tonnellate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve darne comunicazione alla Commissione europea con la specificazione dei motivi.

7. I diritti di utenza, qualora previsti, sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato IV al presente decreto e sono validi per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10 per cento dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5 per cento di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2 per cento di quella annuale. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può essere prevista l'applicazione di aliquote solo annuali per gli autoveicoli immatricolati nel territorio nazionale. I diritti d'utenza, comprese le spese amministrative, per tutte le classi di autoveicoli, sono fissati ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato IV.

8. Gli oneri per l'infrastruttura si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto in base alle condizioni di mercato. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti a tali oneri. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi.

9. Gli oneri per i costi esterni, qualora previsti, sono stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali con una popolazione esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni includono il costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico. Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III-bis e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III-ter. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in



materia di emissioni fino a quattro anni dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

10. Il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura è calcolato sulla base dei principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III al presente decreto. Per pedaggi in concessione, il livello più elevato di onere per l'infrastruttura è equivalente o inferiore al livello risultante dall'utilizzo di un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base a un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione. Per i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o quelli per cui sono pervenute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 10 giugno 2008, non si applicano gli obblighi di cui sopra; l'esenzione si estende a tutto il periodo di applicazione di detti sistemi, a condizione che gli stessi non subiscano modifiche sostanziali.

11. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione europea, ai fini della verifica di congruità ai sensi dell'articolo 7-septies, paragrafo 3, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE, è possibile applicare, una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su specifici tratti stradali che soffrono di una forte congestione o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;

b) la maggiorazione non superi il 15 per cento degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati a norma del comma 7 e del comma 9, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25 per cento;

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

d) una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento della realizzazione dei progetti prioritari di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione europea prima dell'applicazione della maggiorazione;

e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

12. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri di cui al comma 10 è richiesto altresì l'accordo di tutti gli Stati membri interessati. Una maggiorazione ai sensi del comma 10 può essere applicata ad un onere per l'infrastruttura che ha subito una differenziazione conformemente a quanto previsto nei commi da 1 a 4 dell'articolo 4. Sui tratti stradali in cui sono soddisfatti i criteri per l'applicazione di una maggiorazione possono essere applicati costi esterni solo qualora sia applicata una maggiorazione. In tale caso l'importo della maggiorazione deve essere dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente al comma 8, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II, nonché EURO III dal 31 dicembre 2015. Tutti gli introiti generati dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di progetti prioritari di interesse europeo indicati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE.".



(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2011/76/UE, relativamente a disposizioni da articolo 7-octies ad articolo 7-duodecies)

1. L'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è sostituito dal seguente:

" ART. 4.

(Determinazione dei pedaggi" (articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE).

1. L'onere per l'infrastruttura varia in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 per cento l'importo del medesimo onere imposto per autoveicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. I contratti di concessione vigenti sono esonerati da tale obbligo fino al loro rinnovo. Tuttavia è possibile prevedere una deroga a tale obbligo qualora:

- a) ciò pregiudichi gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel territorio nazionale;
- b) non sia tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- c) ciò induca la deviazione degli autoveicoli più inquinanti con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica;
- d) il pedaggio comprenda un onere per i costi esterni.

2. Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione europea.

3. Qualora, in caso di controllo, i conducenti o eventualmente i trasportatori non siano in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto potrà raggiungere il livello più alto applicabile.

4. L'onere per l'infrastruttura può essere differenziato ai fini della riduzione della congestione e dei danni alle infrastrutture, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura in questione o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

a) la variazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;

b) la variazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;

c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175 per cento rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui al comma 7 dell'articolo 3;

d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;

e) la variazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale;

f) qualora sia introdotta tale variazione o sia modificata una esistente, la Commissione europea venga informata mediante la trasmissione delle informazioni necessarie al fine di garantire che le condizioni siano rispettate.

5. Le variazioni di cui ai commi 1 e 3 del presente articolo non possono essere finalizzate a generare ulteriori introiti da pedaggio. Eventuali aumenti degli introiti non intenzionali devono essere controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'esercizio finanziario in cui gli introiti addizionali sono stati generati.

6. Almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, devono essere comunicate alla Commissione europea, ai fini del parere di cui all'articolo 7-nonies, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/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 delle infrastrutture,



2) informazioni precise sugli autoveicoli soggetti al sistema di pedaggio, sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che ci si prefigge di recuperare;

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

1) i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,

2) lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato IX B del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modifiche e integrazioni; tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti al comma 7 dell'articolo 3, previsti nell'ambito della concessione, il traffico previsto, diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

7. Prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio, che prevede l'imposizione di un onere per costi esterni, si devono comunicare alla Commissione europea, ai fini della decisione di cui all'articolo 7-nonies, paragrafo 4, della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE, le seguenti informazioni:

a) informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e 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;

b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;

c) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III-bis.

8. L'onere per i costi esterni deve essere adeguato in ottemperanza ai contenuti delle decisioni della Commissione europea.

9. Non possono essere concessi a nessun utente sconti o riduzioni riguardanti l'elemento dell'onere per i costi esterni di un pedaggio. Possono essere concessi sconti o riduzioni sul prezzo dell'onere per l'infrastruttura a condizione che:

a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;

b) tali sconti o riduzioni comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi;

c) non superino il 13 per cento dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.

10. Fatte salve le condizioni di cui al comma 3, lettera b), e al comma 4 del presente articolo, in casi eccezionali, in particolare per progetti specifici di notevole interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di variazione, 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 e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati; prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione, deve esserne data comunicazione alla Commissione europea ai fini della verifica di congruità di cui all'articolo 7-decies, paragrafo 3 della direttiva 1999/62/CE, introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2011/76/UE.

11. L'applicazione, la riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza sono effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli e verifiche obbligatori alle frontiere interne dell'Unione. Devono essere previste attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza, in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o di altro tipo. In particolare, se sono riscossi pedaggi o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, occorre accertarsi che tutti gli utenti possano procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei

sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e delle relative disposizioni di attuazione, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici. Qualora sia applicato un pedaggio ad un veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere di infrastruttura e l'importo dell'onere per i costi esterni, sono riportati in una ricevuta consegnata all'autotrasportatore, per quanto possibile, mediante un sistema elettronico. Ove economicamente fattibile, l'onere per i costi esterni è riscosso mediante un sistema elettronico, conformemente ai requisiti dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE e delle relative disposizioni di attuazione.

12. Qualora venga istituito un sistema di pedaggio o di diritti di utenza per una infrastruttura è possibile prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.”.

ART. 4 .

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2011/76/UE)

1. Dopo l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è inserito il seguente:

"ART. 4-bis

(Allocazione introiti derivanti da imposizione oneri (articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2011/76/UE)

1. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 3, commi 10 e 11, sono versati all'entrata del Bilancio dello Stato, per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono utilizzati, **sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili di competenza**, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni sono utilizzati prioritariamente per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;
- g) l'ottimizzazione della logistica;
- h) il miglioramento della sicurezza stradale;
- i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

2. Almeno il 15 per cento dell'ammontare complessivo dei proventi derivanti dagli oneri per i costi esterni di cui al comma 1, nonché dagli oneri di infrastruttura previsti dalla normativa vigente in materia è destinato alle attività di cui alla lettera f) del medesimo comma 1.”.

2. All'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, le parole: “articoli 3 e 4.” sono sostituite dalle seguenti: “articoli 3, 4 e 4 bis.”.

ART. 5

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 7, della direttiva 2011/76/UE)



1. All'articolo 7 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. In particolare gli importi in euro di cui all'allegato IV e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III-ter sono riveduti con cadenza biennale a decorrere dal 1° gennaio 2013, al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, che esclude l'energia e i prodotti alimentari non trasformati, sulla base delle procedure di adeguamento automatico previste all'articolo 10-bis della direttiva 1999/62/CE, introdotto dalla direttiva 2011/76/UE, mediante apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti da adottarsi successivamente alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli importi adeguati a cura della Commissione europea."

ART. 6 .

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 8, della direttiva 2011/76/UE)

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmette alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione. Dalla relazione sono esclusi 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. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;*
- b) la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;*
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;*
- d) i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni;*
- e) le misure adottate a norma dell'articolo 4 bis."*

ART. 7 .

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 9 della direttiva 2011/76/UE)

1. L'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è così modificato:

a) il primo capoverso è sostituito dal seguente: "Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura in modo da rispecchiare l'articolo 2, comma 7. L'obbligo di correlare gli oneri per l'infrastruttura ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma del medesimo articolo 2, comma 7, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione degli oneri per l'infrastruttura o la libertà, a norma dell'articolo 2, comma 10, di differenziare gli importi di oneri per l'infrastruttura specifici dall'onere medio."

b) al secondo capoverso la parola: "comunitaria" è sostituita dalle seguenti: "dell'Unione";

c) al punto 1, secondo trattino, le parole: "dell'articolo 4, comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "dell'articolo 2, comma 7".

ART. 8

(Attuazione dell'articolo 1, paragrafo 10, della direttiva 2011/76/UE)



1. Dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, sono inseriti gli allegati *III-bis* e *III-ter* riportati nell'allegato al presente provvedimento.

ART. 9.

(Copertura finanziaria ed entrata in vigore)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. 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 III bis
(allegato direttiva 2011/76/UE)

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI

Il presente allegato stabilisce i requisiti minimi applicabili all'imposizione di un onere per i costi esterni e al calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

1. Tratti della rete stradale interessati

Devono essere definiti con precisione il tratto o i tratti della rete stradale del territorio nazionale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni. Quando si impone un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento, il tratto o i tratti sono individuati previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di autoveicoli sulle strade nelle quali viene imposto l'onere in questione non provochi danni ambientali maggiori di quelli generati mediamente su altri tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento che non sono soggetti all'onere per i costi esterni, o
- l'imposizione di un onere per i costi esterni su altri tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione del presente provvedimento non abbia impatti negativi sull'ambiente o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti non comporti costi sproporzionati.

2. Autoveicoli, strade e periodi interessati

Devono essere notificati alla Commissione europea la classificazione dei veicoli in base alla quale sono differenziati i pedaggi, nonché l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati, nel seguito definite «strade suburbane (comprese le autostrade)» e delle strade soggette a oneri per i costi esterni più bassi, nel seguito definite «strade interurbane (comprese le autostrade)».

Devono essere notificati alla Commissione europea anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere più elevato per i costi esterni correlati al rumore può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore, nel caso siano previste maggiorazioni per costi esterni da rumore nel periodo notturno.

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro vicinanza all'inquinamento, tra cui la densità demografica, e la frequenza di picchi di inquinamento in un anno misurata conformemente al presente provvedimento. I criteri utilizzati devono essere riportati nella comunicazione alla Commissione europea.

3. Importo dell'onere

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, deve essere determinato un unico importo specifico. La struttura tariffaria che ne risulta, compresi l'inizio e la fine di ciascun periodo notturno se l'onere per i costi esterni include il costo dell'inquinamento acustico, è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni, e deve essere pubblicata tempestivamente prima della sua applicazione. Tutti i parametri, dati e altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni sono resi pubblici. Nel fissare l'importo degli oneri, si deve tenere conto del principio della tariffazione efficace, vale a dire di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

Prima di stabilire tale importo, si deve tenere conto del rischio di deviazione del traffico e di eventuali effetti negativi sulla sicurezza stradale, l'ambiente e la congestione e delle soluzioni che consentono di attenuare questi rischi.

Occorre controllare l'efficacia del sistema di imposizione per ridurre il danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, sono adeguati ogni due anni la struttura tariffaria e l'importo specifico dell'onere stabiliti per una determinata classe di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'evoluzione dell'offerta e della domanda di trasporto.

4. Elementi di costo esterno

4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Quando si intende includere tutto o parte del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, il costo imputabile dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico deve essere calcolato applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 1 dell'allegato III ter se questi ultimi sono inferiori:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

in cui

— PCV_{ij} = il costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe i su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)

— EF_{ik} = il fattore di emissione dell'inquinante k per il veicolo di classe i (grammo/veicolo.chilometro)

— PC_{jk} = il costo monetario dell'inquinante k per il tipo di strada j (euro/grammo).



I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti all'articolo 4 del decreto legislativo 21 maggio 2004 n. 171 e successive modifiche e integrazioni in attuazione della direttiva 2001/81/CE, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici. Il costo monetario degli inquinanti è stimato, tenendo conto delle attuali conoscenze.

Possono essere adottati altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore del costo dell'inquinamento atmosferico utilizzando dei dati derivanti dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici, a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 1 dell'allegato III ter per qualsiasi classe di veicolo.

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando si intende includere tutto o parte del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico deve essere calcolato applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 2 dell'allegato III ter se questi ultimi sono inferiori:

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

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

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

in cui

— NCV_j = il costo dell'inquinamento acustico provocato da un autoveicolo pesante su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)

— NC_{jk} = il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)

— POP_k = la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)

— $WADT$ = il traffico medio giornaliero ponderato (in equivalente automobile)

— a e b sono fattori di ponderazione da determinarsi in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta non sia superiore a NCV_j (giornaliero).

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto sui livelli di rumore misurato vicino al punto di esposizione e dietro le barriere antirumore, ove esistono.

La popolazione esposta al livello di rumore k è stabilita in base alle mappe acustiche strategiche a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 194 e successive modifiche e integrazioni, in attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Il costo per persona esposta al livello di rumore k è stimato tenendo conto delle attuali conoscenze

Al traffico giornaliero medio ponderato si applica un fattore di equivalenza "e" uguale o inferiore a 4 tra autoveicoli pesanti e automobili. Possono essere adottati altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore dei costi legati al rumore a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III ter. Possono essere stabiliti oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati. Qualora siano introdotti oneri differenziati, gli oneri per la categoria di veicoli più rumorosa non possono essere superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III ter e a quattro volte l'onere per l'inquinamento acustico applicabile al veicolo meno rumoroso.

ALLEGATO III ter (allegato alla direttiva 2011/76/UE)

IMPORTO MASSIMO DELL'ONERE MEDIO PONDERATO PER I COSTI ESTERNI

Il presente allegato definisce i parametri da utilizzare per il calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

1. Costo massimo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

Centesimi/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
dopo il 31 dicembre 2013	3	2



EURO VI	0	0
dopo il 31 dicembre 2017	2	1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

I valori della tabella 1 possono essere moltiplicati per 2 al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustifichino.

2. Costo massimo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Tabella 2: Costo imputabile massimo dell'inquinamento acustico

Centesimi/veicolo.chilometro	Giorno	Notte
Strade suburbane (comprese le autostrade)	1,1	2
Strade interurbane (comprese le autostrade)	0,2	0,3

I valori riportati nella tabella 2 possono essere moltiplicati per 2 al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, gli sbalzi di temperatura e/o l' "effetto anfiteatro" lo giustifichino.

