

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La direttiva 2011/76/UE interviene a modificare la disciplina recata dalla precedente direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, a sua volta già modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, 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 dette imprese in ambito europeo, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga", prevedendo per gli Stati membri la possibilità di introdurre modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti "costi esterni" (da inquinamento atmosferico e acustico) che dovrebbero variare tenendo conto della tipologia di strada, del veicolo, nonché del periodo temporale interessato.

In sede di recepimento della direttiva quindi, analogamente a come già operato con il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7 di attuazione della direttiva 2006/38/CE, si prevede di attribuire allo Stato la facoltà di modulare le tariffe di pedaggio secondo criteri che riflettano anche i costi delle esternalità, stabilendo che l'eventuale modulazione in tale senso dei pedaggi sia disposta mediante atti normativi di secondo livello (decreti di Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con Ministero Economia e Finanze).

Il testo in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE utilizzando come riferimento il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, di attuazione della direttiva 2006/38/CE, sul quale vengono innestate le modifiche previste dalla nuova disciplina europea.

Con l'articolo 1 (Attuazione articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2011/76/UE) vengono apportate le seguenti modifiche all'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7:

- dopo la lettera d) è inserita la lettera: "d bis" con la quale viene aggiunta la definizione di "autostrada", quale strada rientrante nell'omonima classe, dotata di carreggiate distinte che non danno accesso alle proprietà limitrofe e che non presentano incroci con altre vie di transito.

- le lettere e) ed f) sono sostituite dalle seguenti lettere: "e) «pedaggio»" ed "f) «onere per l'infrastruttura»" riguardanti:



- la definizione di pedaggio, quale pagamento di una somma determinata calcolata sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e della tipologia di veicolo, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni.

- la definizione di onere per l'infrastruttura ha la finalità di recuperare i costi di costruzione, nonché di manutenzione, esercizio e sviluppo per l'infrastruttura stessa.

- dopo la lettera f) sono inserite le seguenti lettere:

f bis) «onere per i costi esterni»: ha l'obiettivo di sopperire alle spese a carico degli Stati membri dovute all'inquinamento acustico e atmosferico procurato dal traffico;

f ter) «costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico»: relativa ai costi da sostenere per l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico per i danni causati dal rilascio di ossido di azoto e composti organici volatili in atmosfera;

f quater) «costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico»: costi causati dall'inquinamento acustico generato dal rumore che i veicoli emettono e che causano venendo a contatto con la superficie stradale;

f quinquies) «onere medio ponderato per l'infrastruttura»: definito come l'introito generato da un onere per l'infrastruttura in un determinato arco temporale diviso per la distanza percorsa dal singolo veicolo;

f sexies) «onere medio ponderato per i costi esterni»: ovvero le entrate generate da un onere per i costi esterni, calcolati nel medesimo modo di cui alla precedente lettera.

Infine con la lettera h) la definizione di "autoveicolo" viene modificata come veicolo a motore o insieme di autoarticolati adibito o usato per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate.

Con l'articolo 2 (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7-septies) viene sostituito l'articolo 3 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7 dal nuovo articolo 3 recante: "Pedaggi e diritti d'utenza".



In tale articolo sono contenute le sostanziali innovazioni apportate dalla nuova direttiva rispetto alla precedente. In particolare viene prevista la facoltà per lo Stato di applicare pedaggi o diritti d'utenza, su determinati tratti stradali, con la possibilità di prevedere riduzioni o esenzioni.

E' stabilito che i pedaggi ed i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna disparità di cittadinanza dell'autotrasportatore, di Stato membro o del paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, nonché sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto e, viene altresì espressamente affermato, che non devono provocare distorsioni della concorrenza tra operatori.

Si potrà scegliere se applicare una tariffa ai soli veicoli aventi peso a pieno carico superiore alle 12 tonnellate, previo avviso alla Commissione, qualora l'estensione ai veicoli di peso inferiore possa essere causa di impatti fortemente negativi sull'ambiente, lo scorrimento del traffico, la sicurezza stradale e la congestione, con il conseguente aumento di inquinamento acustico nella zona di ingorgo.

Nel comma 6 viene specificato che i diritti d'utenza sono calcolati proporzionalmente alla durata per cui l'utente fruisce della rete stradale e tali diritti hanno validità giornaliera, settimanale, mensile o annuale, con un'aliquota giornaliera non eccedente il 2% di quella su base annua, del 5% per quella settimanale ed infine del 10% per quella mensile. Al riguardo risulta possibile stabilire l'applicazione di sole aliquote su base annua agli autoveicoli immatricolati nel territorio nazionale.

Il comma 7 è riferito agli oneri per l'infrastruttura e vi si afferma che essi si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura e la ponderazione viene effettuata tenendo conto dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura in questione; in alcuni casi tali oneri sono comprensivi di remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto seguendo le condizioni di mercato. All'interno dei costi considerati vi sono quelli riguardanti la rete nella sua interezza o parte di essa, in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti agli oneri stessi.

Nel comma 8 vengono dettate disposizioni relativamente alla quantificazione degli oneri per i costi esterni sulla base dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico e, qualora il tratto stradale si snodi in territori urbanizzati, tali oneri sono comprensivi anche dei costi dovuti all'inquinamento acustico. Sono esenti dal pagamento di tali oneri gli autoveicoli conformi alle norme EURO più strettamente rigorose in tema di emissioni in atmosfera sino allo scadere dei 4



anni dall'applicazione delle disposizioni introdotte dalle medesime norme. Può essere previsto di recuperare solo una percentuale di tali costi.

Nel comma 9 vengono date indicazioni per calcolare il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura. In particolar modo, per ciò che concerne i pedaggi in concessione, il massimo livello di onere per l'infrastruttura è inferiore o al più uguale al livello risultante dall'utilizzo di un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo riportati nell'allegato III. Inoltre, la valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata tenendo conto di un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione.

Con il comma 10 si prevede, in presenza di un'infrastruttura stradale ubicata in regioni montane, la possibilità di applicare, previa comunicazione alla Commissione, una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici, che risentono fortemente di fenomeni di impatto ambientale e di congestione, purché gli introiti ricavati vengano investiti in progetti di interesse europeo relativi alla riduzione della congestione e dei danni all'ambiente nel territorio di interesse, in ottemperanza alla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010. La maggiorazione in questione non deve superare del 15% gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, ad eccezione delle zone transfrontaliere di montagna in cui sorgono infrastrutture stradali, in cui è concessa una maggiorazione sino al 25%.

Con il comma 11 si prevede la possibilità di applicare simultaneamente una maggiorazione ed un onere per i costi esterni, alle condizioni indicate nel medesimo comma. In tali ipotesi, l'importo derivante dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per costi esterni è investito nel finanziamento dei progetti prioritari di interesse europeo indicati nell'allegato III della decisione n. 661/201/UE.

Con l'articolo 3 (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE relativamente a disposizioni da articolo 7-*octies* ad articolo 7-*duodecies*) viene sostituito l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dal nuovo articolo 4 recante: "Determinazione dei pedaggi".

Tale articolo stabilisce l'obbligo di variare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, fissando per esso il limite massimo del 100 % dell'importo del medesimo onere imposto per i mezzi di trasporto equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni in atmosfera.



Inoltre possono essere stabilite deroghe all'obbligo di diversificare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO nel caso in cui sia pregiudicata la coerenza dei sistemi di pedaggio nel territorio, quando non è possibile introdurre la differenziazione nel sistema di pedaggio, oppure nel caso in cui venga indotta la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica, o il pedaggio comprenda oneri per i costi esterni.

Al comma 4 è prevista la possibilità di differenziare gli oneri per l'infrastruttura al fine di ridurre la congestione e i danni alle infrastrutture, nonché dell'ottimizzazione della fruizione dell'infrastruttura e del miglioramento della sicurezza stradale.

L'adozione di tale differenziazione tariffaria è soggetta alle condizioni specificate nel medesimo comma 4 e non deve essere comunque finalizzata a generare ulteriore introito da pedaggio, come chiarito al comma 5.

Nel comma 6 si prevede l'obbligo di comunicare alla Commissione, almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, i valori unitari e altri parametri atti a calcolare i costi delle infrastrutture e le informazioni relative ai veicoli soggetti al pedaggio, l'estensione geografica della rete ed i contratti di concessione. La Commissione si impegna poi ad esprimere il suo parere entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

E' fatto altresì obbligo di comunicare alla Commissione informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e che specifichino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle variazioni, l'entità dei costi dell'onere medio ponderato per i costi esterni, nonché le informazioni necessarie per illustrare la metodologia impiegata nel calcolo dei costi.

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

Il comma 11 riguarda l'applicazione, la riscossione ed il pagamento di pedaggi e diritti d'utenza che devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del traffico. Laddove sia previsto come mezzo di riscossione un sistema che preveda l'installazione a bordo degli autoveicoli



di un apposita unità, occorre garantire che ogni utente possa procurarsi tale unità da installare. Se è imposto il pagamento di un pedaggio, 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.

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

Con l'articolo 4 (Attuazione articolo 1, paragrafo 4, direttiva 2011/76/UE) viene inserito, dopo l'articolo 4 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, il nuovo articolo 4-*bis* recante: "Allocazione introiti derivanti da imposizione oneri".

Nel comma 1 vengono indicate le modalità di versamento degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, commi 10 e 11, che 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 che devono essere destinati, sentito il Ministero dell'Ambiente, per i profili di competenza, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni – esclusi quindi i casi dell'applicazione simultanea di una maggiorazione e di un onere per i costi esterni, disciplinati dall'articolo 3, commi 10 e 11, del presente provvedimento legislativo – sono utilizzati prioritariamente per qualificati interventi nel settore dei trasporti al fine di ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale, di migliorare le prestazioni di questi ultimi per attenuare le emissioni di anidride carbonica e i consumi di carburante, di creare infrastrutture alternative, di sostenere la rete transeuropea, di ottimizzare la logistica e di migliorare la sicurezza stradale, ecc.

Con l'articolo 5 (Attuazione articolo 1, paragrafo 7, direttiva 2011/76/UE), si prevede l'inserimento all'articolo 7 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1, del nuovo comma 1 bis con il quale vengono date indicazioni per adeguare, con cadenza biennale a decorrere dal 1° gennaio 2013, 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 alle modifiche intervenute per effetto delle procedure di adeguamento fissate dalla nuova direttiva.



Con l'articolo 6 (Attuazione articolo 1, paragrafo 8, direttiva 2011/76/UE), si prevede l'inserimento all'articolo 6 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dopo il comma 1, del nuovo comma 2 con il quale è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmetta alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i nuovi pedaggi in concessione ed altre informazioni.

Con l'articolo 7 (Attuazione articolo 1, paragrafo 9, direttiva 2011/76/UE), vengono apportate modifiche redazionali all'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7.

Con l'articolo 8 (Attuazione articolo 1, paragrafo 10, direttiva 2011/76/UE) si dispone l'inserimento, dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, dell'allegato III *bis*, recante: "*Requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni*", e dell'allegato III *ter*, recante: "*Importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni*".

Da ultimo con l'articolo 9 Copertura finanziaria ed entrata in vigore viene prevista la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento.



TABELLA DI CONCORDANZA

(AI SENSI DELL'ART. 31, C. 2 DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2012 N. 234)

SCHEMA DI D.LGS DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/76/UE	DIRETTIVA 2011/76/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 27 SETTEMBRE 2011
Art. 1. (Attuazione articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 paragrafo 1
Art. 2. (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE <i>relativamente a disposizioni da articolo 7 ad articolo 7 septies del testo coordinato</i>)	Art. 1 Paragrafo 2
Art. 3. (Attuazione articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2011/76/UE <i>relativamente a disposizioni da articolo 7 octies ad articolo 7 duodecies del testo coordinato</i>)	Art. 1 Paragrafo 2
Art. 4. (Attuazione art. 1, paragrafo 4 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 4
Art. 5. (Attuazione art. 1, paragrafo 7 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 7
Art. 6. (Attuazione art. 1, paragrafo 8 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 8
Art. 7. (Attuazione art. 1, paragrafo 9 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 9
Art. 8. (Attuazione art. 1, paragrafo 10 direttiva 2011/76/UE)	Art. 1 Paragrafo 10



RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA

Schema di decreto legislativo: Attuazione della direttiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 7 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.

La direttiva 2011/76/UE interviene a modificare la disciplina recata dalla precedente direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, a sua volta già modificata dalla direttiva 2006/38/CE.

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, 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 dette imprese in ambito europeo, ma anche di introdurre una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio "chi usa paga" e "chi inquina paga", prevedendo per gli Stati membri la possibilità di introdurre modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti "costi esterni" (da inquinamento atmosferico e acustico) che dovrebbero variare tenendo conto della tipologia di strada, del veicolo, nonché del periodo temporale interessato.

In sede di recepimento della direttiva quindi, analogamente a come già operato con il decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7 di attuazione della direttiva 2006/38/CE, si prevede di attribuire allo Stato la facoltà di modulare le tariffe di pedaggio secondo criteri che riflettano anche i costi delle esternalità, stabilendo che l'eventuale modulazione in tale senso dei pedaggi sia disposta mediante atti normativi di secondo livello (decreti di Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanze).

Il testo in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE utilizzando come riferimento il decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, di attuazione della direttiva 2006/38/CE, sul quale vengono innestate le modifiche previste dalla nuova disciplina europea.

Articolo 1: la disposizione in parola, che modifica l'articolo 2 comma 1, del decreto legislativo n. 7 del 2010, contiene mere definizioni e pertanto non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 2: modifica l'articolo 3 del decreto legislativo n. 7/2010, in materia di pedaggi e diritti di utenza da applicarsi alle condizioni previste dal medesimo articolo e dall'articolo 4. L'articolo reca, disposizioni non suscettibili di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica: in particolare, relativamente alla possibile introduzione anche dei costi esterni nel calcolo del pedaggio, si rileva che l'eventuale attività volta alla determinazione di tali costi non necessita di ulteriori risorse umane, finanziarie e strumentali rispetto a quelle già previste a legislazione vigente.

Articolo 3: la norma, che modifica l'articolo 4 del decreto legislativo n. 7/2010, contiene disposizioni in materia di determinazione dei pedaggi, nonché in materia di informazioni da fornire alla Commissione europea prima che siano introdotti nuovi pedaggi che prevedano l'imposizione di oneri per le infrastrutture e per costi esterni. La stessa norma contiene disposizioni in materia di riduzione, applicazione, riscossione e pagamento di pedaggi e diritti d'utenza che devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del



traffico. L'articolo non reca disposizioni suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 4: introduce l'articolo 4-bis al decreto legislativo n. 7/2010, il quale contiene disposizioni circa la destinazione, degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura: i proventi devono essere destinati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. Le disposizioni recate dall'articolo non sono suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 5: si prevede l'inserimento del comma 1-bis all'articolo 7 del decreto legislativo n. 7 del 2010. Con la disposizione in esame vengono date indicazioni per adeguare, con cadenza biennale a decorrere dal gennaio 2013, 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 alle modifiche intervenute per effetto delle procedure di adeguamento fissate dalla nuova direttiva. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica atteso che gli adempimenti di revisione e aggiornamento introdotti non necessitano di ulteriori risorse umane, finanziarie e strumentali, essendo a tal fine utilizzate le risorse già previste a legislazione vigente.

Articolo 6: si inserisce un nuovo comma - comma 2 - all'articolo 6 del decreto legislativo n. 7/2010 con il quale è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, trasmetta alla Commissione europea una relazione concernente i pedaggi, compresi i nuovi pedaggi in concessione ed altre informazioni. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli adempimenti di comunicazione introdotti a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono svolti con le risorse umane, finanziarie e strumentali già previste a legislazione vigente.

Articolo 7: vengono apportate modifiche redazionali all'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n.7.

Articolo 8: si dispone l'inserimento, dopo l'allegato III del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7, dell'allegato III bis, recante: "Requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni", e dell'allegato III ter, recante: "Importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni".

Articolo 9: viene prevista la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 195, ha avuto esito

☒ POSITIVO ☐ NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

- 2 DIC. 2013



Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 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. (TERMINE DI RECEPIMENTO 16 OTTOBRE 2013).

**ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)
(DIR. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)**

RELAZIONE ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE A.I.R.

SEZIONE 1 – Il contesto e gli obiettivi

A) rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

La direttiva 2011/76/UE del 27 settembre 2011 (di modifica della direttiva 2006/38/CE, a sua volta modificata dalla direttiva 1999/62/CE) 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". Ad ogni modo, a tutt'oggi, trattandosi di una mera facoltà prevista dalla direttiva 2011/76, non è stata stabilita alcuna nuova tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada, né alcuna maggiorazione di quelle attualmente esistenti.

L'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge di Delegazione Europea 2013, tra cui la direttiva 2011/76/UE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e, quindi, da recepirsi mediante apposito decreto legislativo.

Si specifica che l'intervento normativo interviene a modificare ed integrare le disposizioni del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, con cui è stata data attuazione alla precedente direttiva su menzionata 2006/38/CE, al fine di adeguare la disciplina nazionale al nuovo contesto normativo europeo connotato dalla direttiva 2011/76/UE.

Al riguardo si evidenzia che la citata direttiva introduce la possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, dovuti dai mezzi pesanti adibiti al trasporto merci, oltre all'onere di infrastruttura anche una componente relativa all'onere da costo esterno (causati da inquinamento acustico e atmosferico). Nella ipotesi di introduzione di ulteriore tariffazione da costi esterni (in aggiunta al pedaggio da infrastruttura) sono peraltro dettagliatamente specificate le procedure da osservare per l'attuazione a livello interno e per le comunicazioni a livello europeo.



B) indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'obiettivo è prevedere i criteri in relazione all'eventuale emanazione dei decreti ministeriali volti all'individuazione di nuove tassazioni o alla maggiorazione di quelle esistenti. Nel lungo periodo, qualora i decreti ministeriali vengano emanati, è quello di ridurre gli impatti negativi dei trasporti stradali sull'ambiente, in particolare la congestione e l'inquinamento atmosferico e acustico, che provocano problemi per la salute e per l'ambiente.

C) descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Qualora siano emanati i decreti ministeriali di cui sopra, saranno applicati gli strumenti ordinariamente disponibili da parte delle amministrazioni coinvolte nelle procedure attuative – segnatamente il Ministero dell'ambiente – quale la rilevazione del livello di inquinamento acustico ed ambientale sulle strade, nonché dell'impatto sull'ambiente circostante.

D) indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari dell'intervento regolatorio sono: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i concessionari delle strade a pedaggio e gli addetti all'esercizio professionale del trasporto merci su strada.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

L'intervento regolatorio non presenta alcun margine di discrezione e conseguentemente non è stata avviata alcuna consultazione prevista in materia. Nel contempo, si è scelto di dare attuazione alla direttiva europea mantenendo il livello minimo di regolazione per non alterare l'attuale assetto normativo.

A ciò si aggiunga che la stessa Commissione europea ha preannunciato l'imminente lancio di una nuova iniziativa in ordine alla tariffazione stradale, ritenendo tra l'altro che la disciplina della direttiva 2011/76/UE sia molto complessa nella sua applicazione e pertanto da rimodulare con un nuovo intervento normativo.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

Trattandosi di direttiva comunitaria, già recepita nell'ordinamento nazionale con la legge n. 96 del 2013, ai cui sensi alla direttiva stessa deve darsi attuazione mediante un decreto legislativo, l'opzione zero non ha potuto essere presa in esame.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Non sono state valutate opzioni alternative all'intervento regolatorio, il quale come detto è imposto dalla legge di delegazione europea 2013.

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti



l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine.

L'intervento regolatorio mira ad evitare l'introduzione nell'immediato di ulteriori oneri sul trasporto stradale che potrebbero avere ripercussioni sulla catena dei prezzi, con effetto recessivo in una fase di acuta crisi economica quale quella attuale. Quindi attualmente non presenta svantaggi.

Viene peraltro precostituito il quadro normativo di riferimento in aderenza con le prescrizioni procedurali fissate dalla direttiva europea, per la successiva eventuale imposizione di oneri da costi esterni (in aggiunta all'onere da infrastruttura), qualora in futuro le Autorità di governo lo valuteranno opportuno.

B) individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

L'intervento regolatorio in esame non prevede nell'immediato l'introduzione di nuovi pedaggi o aumenti di quelli esistenti. Conseguentemente non vengono prodotti effetti negativi sulle imprese del settore dell'autotrasporto. Eventuali effetti saranno valutati successivamente all'eventuale emanazione dei decreti ministeriale cui sopra si è fatto cenno.

C) indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.

Non sono previsti oneri informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

D) condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Le attuali strutture amministrative incaricate di dare attuazione all'intervento regolatorio sono in grado di adempiere immediatamente, essendo adeguate in termini di professionalità e risorse umane, strumentali e finanziarie.

SEZIONE 6 - 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.

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle



disposizioni comunitarie.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

Sono responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, per l'eventuale rideterminazione delle tariffe e l'eventuale introduzione di costi esterni.

B) azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Azioni specifiche per la pubblicità e l'informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento delle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

C) strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

D) meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

Risultava già previsto sulla base del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010 che gli allegati allo stesso fossero aggiornati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modalità tecniche rese necessarie dal progresso ovvero a quelle introdotte a livello comunitario.

Con il nuovo provvedimento è previsto che 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* della direttiva 2011/76/UE) siano 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 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli importi adeguati a cura della Commissione europea.

Si segnala inoltre che il provvedimento prevede la predisposizione a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 16 ottobre 2014 e, successivamente, ogni quattro anni, di una relazione sullo stato di attuazione, da inviare alla Commissione europea a fine di monitoraggio, in adempimento di quanto prescritto dalla direttiva.

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:



- 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;
- la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;
- l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;
- i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni.

E) aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

A cura del Ministero delle infrastrutture e trasporti si provvederà, successivamente all'emanazione degli eventuali decreti ministeriali, alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, anche con riferimento ai costi sostenuti ed apportando, qualora ne ravvisi la necessità e l'opportunità, le conseguenti modifiche normative. Inoltre, sarà effettuata la valutazione dei vantaggi che saranno scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica di riduzione del livello di inquinamento acustico ed ambientale delle strade e del territorio circostante.

Sezione aggiuntiva per iniziative normative di recepimento di direttive europee

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 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. (TERMINE DI RECEPIMENTO 16 OTTOBRE 2013).

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il provvedimento in esame recepisce la direttiva 2011/76/UE del 27 settembre 2011 (di modifica della direttiva 2006/38/CE, a sua volta modificativa della direttiva 1999/62/CE) 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".

L'intervento normativo è necessario in quanto deriva dall'obbligo di recepire le direttive contenute nella legge di Delegazione Europea 2013, tra cui la direttiva 2011/76/UE specificamente richiamata all'articolo 1, comma 3, e nell'allegato B e quindi da recepirsi mediante apposito decreto legislativo.

Si specifica che l'intervento normativo interviene a modificare ed integrare le disposizioni del decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, con cui è stata data attuazione alla precedente direttiva su menzionata 2006/38/CE, al fine di adeguare la disciplina nazionale al nuovo contesto normativo europeo ridisegnato dalla direttiva 2011/76/UE.

Al riguardo si evidenzia che la portata della direttiva ultima (come del resto largamente anche quella della precedente, già recepita) è di tipo facoltativo: viene cioè attribuita agli Stati la possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, dovuti dai mezzi pesanti adibiti al trasporto merci, oltre all'onere da infrastruttura anche una componente relativa all'onere da costi esterni (causati da inquinamento acustico ed atmosferico).

La citata direttiva 2011/76/UE non stabilisce pertanto un obbligo di tariffazione da costi esterni ma ne prevede una mera possibilità. Nell'ipotesi di introduzione di ulteriore tariffazione da costi esterni (in aggiunta al pedaggio da infrastruttura) sono peraltro specificate le procedure da osservarsi a livello interno di singoli Stati nonché per le comunicazioni a livello europeo.



2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Considerato che la materia risulta già disciplinata a livello nazionale dal d.lgs. n. 7/2010 (di attuazione della direttiva 2006/38/CE) il presente decreto legislativo viene emanato per recepire le modifiche ed integrazioni apportate al testo della citata direttiva dalla nuova direttiva 2011/76/UE, provvedendo al conseguente adeguamento della normativa interna della materia.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della nuova direttiva 2011/76/UE, intervenendo a modificare il decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010 che ha regolato in precedenza la materia, mentre gli aspetti applicativi, rimessi alla facoltà discrezionale degli Stati, saranno eventualmente successivamente disciplinati con appositi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero economia e finanze.

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

L'intervento normativo proposto è compatibile con i principi costituzionali, con particolare riguardo alla delega legislativa di cui all'articolo 76 della Costituzione.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Non sussistono problemi di interferenza con le competenze legislative delle regioni e degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il decreto legislativo è pienamente compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza e non sussistono interferenze con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Nella predisposizione del provvedimento si è fatto ricorso alla riscrittura di talune norme già in precedenza recepite (in attuazione della direttiva 2006/38/CE), che si è reso necessario riformulare ora in adeguamento al nuovo testo risultante a seguito delle modifiche introdotte dalla direttiva 2011/76/UE. Si è altresì previsto il ricorso alla futura adozione di decreti ministeriali per le parti facoltative della direttiva, mantenendo altresì la previsione (già contenuta nel precedente decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010) di provvedere successivamente alle modifiche degli allegati mediante decreti ministeriali.

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

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



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

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti di costituzionalità vertenti su tale o analoga materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento è previsto in attuazione della direttiva 2011/76/UE ed il mancato o ritardato recepimento potrebbe causare l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta alcuna procedura di infrazione sulla materia oggetto dell'intervento.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il decreto legislativo non comporta problematiche di compatibilità con gli impegni assunti dall'Italia a livello internazionale.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea vertenti su tale o analoga materia.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano allo stato attuale linee prevalenti della giurisprudenza, né giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo vertenti su tale o analoga materia.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Alcuni Stati europei, particolarmente del centro Europa e quindi soggetti a traffico di attraversamento da parte dei vettori dell'autotrasporto, sono molto favorevoli all'introduzione dei pedaggi da costi esterni per incassare maggiori introiti dagli autotrasportatori provenienti dai Paesi periferici.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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



Sono introdotte le nuove definizioni individuate dalla direttiva 2011/76/UE.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del decreto legislativo.

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

Si è operato in analogia con le modifiche apportate al precedente testo della direttiva già recepita (la 2006/38/CE) con la nuova 2011/76/UE, in corso di attuazione.

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

Non risultano effetti abrogativi impliciti dell'atto normativo in esame.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non risultano disposizioni dell'atto normativo in esame aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:

Le disposizioni del testo che recepiscono la parte prescrittiva della direttiva 2011/76 non prevedono il rinvio ad atti successivi attuativi. Per la parte rimessa alla facoltà discrezionale, la disciplina degli aspetti applicativi, prevista attraverso l'emanazione di decreti ministeriali è eventuale.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione dell'intervento normativo si è tenuto conto dei dati e riferimenti statistici già in possesso dell'Amministrazione proponente.

