I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 33/2005

definita dal Consiglio il 6 settembre 2005

in vista dell'adozione della direttiva 2005/…/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del … 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

(2005/C 275 E/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture ([1]), in particolare l'articolo 7,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([2]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([3]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([4]),

considerando quanto segue:

(1) L'eliminazione delle distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, il buon funzionamento del mercato interno e il miglioramento della competitività dipendono dall'istituzione di meccanismi equi di imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto. Grazie alla direttiva 1999/62/CE si è già raggiunto un certo grado di armonizzazione.

(2) Una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale è essenziale per incentivare condizioni di trasporto sostenibili all'interno della Comunità. L'obiettivo di un uso ottimale della rete stradale esistente e di una riduzione sensibile dei relativi effetti negativi dovrebbe essere raggiunto senza imporre ulteriori costi agli operatori, al fine di garantire una crescita economica solida e il buon funzionamento del mercato interno.

(3) Nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», la Commissione ha annunciato l'intenzione di proporre una direttiva per la tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali. Il 12 febbraio 2003, in occasione dell'adozione della relazione sulle conclusioni del Libro bianco, il Parlamento europeo ha confermato la necessità di una tariffazione delle infrastrutture. In seguito al Consiglio europeo di Göteborg del 15 giugno 2001, che ha considerato con particolare attenzione la questione relativa a condizioni di trasporto sostenibili, il Consiglio europeo di Copenaghen del 12 e 13 dicembre 2002 e il Consiglio europeo di Bruxelles del 20 e 21 marzo 2003 hanno inoltre accolto favorevolmente l'intenzione della Commissione di presentare una nuova direttiva «Eurobollo».

(4) Per la determinazione dei pedaggi, la direttiva 1999/62/CE tiene conto dei costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo delle infrastrutture. Per garantire la trasparenza dei costi di costruzione che possono essere presi in considerazione, è necessario prevedere una disposizione specifica.

([1]) GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42. Direttiva modificata dallatto di adesione del 2003.
([2]) GU C 241 del 28.9.2004, pag. 58.
([3]) GU C 109 del 30.4.2004, pag. 14.
([4]) Parere del Parlamento europeo del 20 aprile 2004 (GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 372), posizione comune del Consiglio del 6 settembre 2005 e posizione del Parlamento europeo del … (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(5) Le operazioni internazionali di trasporto su strada si concentrano sulla rete transeuropea di trasporto su strada. Inoltre, il buon funzionamento del mercato interno è fondamentale per il trasporto commerciale. Il quadro comunitario dovrebbe di conseguenza applicarsi al trasporto commerciale sulla rete stradale transeuropea, come definita nella 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 [1]. Conformemente al principio della sussidiarietà, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade diverse da quelle della rete stradale transeuropea, nel rispetto del trattato.

(6) Per motivi di efficacia sul piano dei costi nell'attuazione del sistema di pedaggio, l'intera infrastruttura alla quale si riferisce un pedaggio non deve necessariamente essere soggetta a restrizioni di accesso per il controllo dei pedaggi applicati. Gli Stati membri possono scegliere di attuare la presente direttiva ricorrendo a pedaggi solo su un tratto particolare dell'infrastruttura alla quale si riferisce il pedaggio.

(7) I pedaggi dovrebbero fondarsi sul principio del recupero dei costi di infrastruttura. Nei casi in cui le infrastrutture abbiano beneficiato di un cofinanziamento a carico del bilancio generale dell'Unione europea, il contributo finanziario della Comunità non dovrebbe essere recuperato mediante i pedaggi, a meno che gli strumenti comunitari pertinenti non contengano disposizioni specifiche in base alle quali, nel determinare l'importo del cofinanziamento comunitario, si tiene conto delle future entrate derivanti dai pedaggi.

(8) La possibilità per l'utente di prendere decisioni che incidono sull'importo del pedaggio scegliendo gli autoveicoli meno inquinanti e i periodi o gli itinerari meno congestionati costituisce un elemento importante del sistema di tariffazione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri possano differenziare i pedaggi, secondo la categoria di emissioni dell'autoveicolo (classificazione «EURO») e il grado dei danni provocati alle strade, il luogo, l'orario e il livello di congestione. Tale differenziazione dovrebbe essere proporzionale all'obiettivo perseguito.

(9) Gli aspetti della fissazione delle tariffe commerciali per l'uso delle infrastrutture stradali non contemplati dalla presente direttiva dovrebbero rispettare le norme del trattato.

(10) La presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per le infrastrutture, la libertà di prevedere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, una compensazione adeguata per tali oneri. Tale compensazione non dovrebbe comportare distorsioni di concorrenza nel mercato interno e dovrebbe essere soggetta alle pertinenti disposizioni del diritto comunitario, segnatamente alle aliquote minime applicabili per la tassa sugli autoveicoli fissate nell'allegato I della direttiva 1999/62/CE e alle disposizioni della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità [2].

(11) Laddove gli Stati membri riscuotano pedaggi o diritti d'utenza per l'uso di strade facenti parte della rete stradale transeuropea, alle strade soggette al pagamento di diritti dovrebbe essere attribuita adeguata priorità nei piani di manutenzione degli Stati membri.

(12) Speciale attenzione dovrebbe essere riservata al caso delle regioni montuose, come le Alpi o i Pirenei. Infatti, il varo di nuovi progetti importanti di infrastrutture è spesso fallito per la mancanza delle risorse finanziarie considerevoli necessarie. In tali regioni, agli utenti potrebbe quindi essere chiesto di sostenere un onere supplementare per finanziare progetti essenziali aventi un valore europeo assai elevato, compresi i progetti che comportano un'altra modalità di trasporto lungo il medesimo corridoio. Tale importo dovrebbe essere legato alle necessità finanziarie del progetto e al livello di base dei pedaggi per evitare oneri artificialmente elevati lungo un corridoio. Ciò potrebbe portare, infatti, ad una deviazione del traffico verso altri corridoi, provocando problemi locali di congestione e un uso inefficace delle reti.

(13) La tariffazione non dovrebbe essere discriminatoria e la sua riscossione non dovrebbe implicare formalità eccessive o creare ostacoli alle frontiere interne. A tal fine, dovrebbero essere presi i provvedimenti adeguati per agevolare il pagamento da parte di utenti occasionali, soprattutto qualora i pedaggi e/o i diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante un sistema che richiede l'impiego di un dispositivo di pagamento elettronico installato a bordo dell'autoveicolo.

(14) Per garantire un'applicazione coerente e armonizzata del sistema di tariffazione delle infrastrutture, i nuovi sistemi di pedaggio dovrebbero calcolare i costi sulla base di una serie di principi fondamentali, o collocarsi su livelli non superiori a quelli che risulterebbero dall'applicazione di siffatti principi. Tali requisiti non dovrebbero applicarsi a sistemi esistenti, a meno che questi non siano modificati in maniera sostanziale in futuro; per modifiche sostanziali si intenderebbero modifiche significative ai termini e alle condizioni originari del sistema di pedaggio mediante una modifica di un contratto con l'operatore del sistema di pedaggio, con l'esclusione delle modifiche

[1] GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

[2] GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

previste nel sistema originario. Nel caso di contratti in concessione la modifica sostanziale potrebbe essere attuata secondo una procedura di appalto pubblico. Per garantire la trasparenza senza creare ostacoli al funzionamento dell'economia di mercato nonché ai partenariati pubblici-privati, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione, per consentirle di formulare un parere, i valori unitari e gli altri parametri che prevedono di applicare per il calcolo dei vari elementi del costo dei pedaggi oppure, nel caso di contratti in concessione, il contratto pertinente e lo scenario di base. I pareri adottati dalla Commissione prima dell'introduzione di nuovi sistemi di pedaggio negli Stati membri lasciano del tutto impregiudicato l'obbligo della Commissione, sancito dal trattato, di garantire l'applicazione del diritto comunitario.

(15) Sono necessari ulteriori progressi tecnici per mettere a punto il sistema di tariffazione per l'uso della infrastruttura stradale. Dovrebbe essere istituita una procedura che consenta alla Commissione di adattare le disposizioni della direttiva 1999/62/CE ai progressi tecnici e di consultare gli Stati membri in proposito.

(16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(17) Poiché lo scopo della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione delle condizioni applicabili ai pedaggi connessi all'utilizzo delle infrastrutture stradali, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua dimensione europea e tenuto conto della tutela del mercato interno dei trasporti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(18) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è modificata come segue:

1) l'articolo 2 è modificato come segue:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) "rete stradale transeuropea", la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (*), e illustrata con le opportune cartine. Le cartine si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;

(*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).»;

b) sono inserite le seguenti lettere:

«a *bis*) "costi di costruzione", i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, di:

— infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o

— infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture (comprese consistenti riparazioni strutturali) ultimati non più di 30 anni prima del … (*) laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al … (*), o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il … (*); possono essere presi in considerazione come costi di costruzione anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini, laddove:

i) uno Stato membro abbia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente che entrano in vigore anteriormente al … (*), o

ii) uno Stato membro possa dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni.

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

In ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere l'attuale durata di vita predeterminata dei componenti delle infrastrutture restante al … (*) o, se successiva, alla data di introduzione del nuovo sistema di pedaggio.

I costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche per le infrastrutture destinate a ridurre gli effetti nocivi connessi al rumore o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, quali la protezione contro la contaminazione del terreno;

a *ter*) "costi di finanziamento", gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;

a *quater*) "consistenti riparazioni strutturali", le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, ad esempio laddove i lavori di riparazione sono stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;»;

c) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) "pedaggio", il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 1, basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;»;

d) è inserita la seguente lettera:

«b *bis*) "pedaggio medio ponderato", gli importi totali percepiti attraverso i pedaggi in un determinato periodo divisi per i chilometri per veicolo in una determinata rete oggetto del pedaggio durante tale periodo, dove gli importi percepiti e i chilometri per veicolo sono calcolati per i veicoli ai quali si applicano i pedaggi;»;

e) le lettere c), d), e) ed f) sono sostituite dalle seguenti:

«c) "diritti di utenza", il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 1;

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

e) "autoveicolo della categoria EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV", un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati nell'allegato 0;

f) "tipo di autoveicolo", categoria nella quale un autoveicolo è classificato sulla base del numero di assi, delle sue dimensioni o del suo peso o altri criteri di classificazione dell'autoveicolo in base al danno arrecato alla strada (ad esempio il sistema di classificazione di cui all'allegato IV), a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti del veicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;»;

f) sono aggiunte le seguenti lettere:

«g) "contratto di concessione", la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (*);

h) "pedaggio in concessione", il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

(*) GU L 134 del 30 aprile 2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1874/2004 della Commissione (GU L 326 del 29.10.2004, pag. 17);»

2) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) i paragrafi 1, 2, 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su parte di essa solo alle condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 12. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi e/o diritti di utenza su strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea o ad altri tipi di autoveicoli a motore che non rientrano nella definizione di "autoveicolo" sulla rete stradale transeuropea, nel rispetto del trattato.

2. Uno Stato membro può scegliere di mantenere o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza applicabili solo ai veicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate. Qualora uno Stato membro scelga di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza ai veicoli al di sotto di tale limite di peso, si applicano le disposizioni della presente direttiva.

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

3. Per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale non possono essere imposti cumulativamente, per una determinata categoria di veicoli, pedaggi e diritti d'utenza. Tuttavia, gli Stati membri possono applicare anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.

4. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza del trasportatore, sul paese o luogo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione del veicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.»;

b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

«4 *bis*. Gli Stati membri possono prevedere 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 (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (*), nei casi e alle condizioni contemplati all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

4 *ter*. Poiché le strutture tariffarie che offrono agli utenti abituali sconti o riduzioni sul pedaggio possono consentire ai gestori dell'infrastruttura di compiere effettive economie sui costi amministrativi, gli Stati membri possono permettere l'applicazione di siffatti sconti o riduzioni a condizione che:

— soddisfino le condizioni di cui al paragrafo 10, lettera a),

— siano conformi al trattato, in particolare agli articoli 12, 49, 86 e 87,

— 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.

Tali sconti o riduzioni non superano comunque il 13 % del pedaggio pagato dai veicoli equivalenti cui lo sconto o riduzione non è applicabile.

4 *quater*. Tutti i piani di sconto o riduzione sono comunicati alla Commissione che ne verifica la conformità con le condizioni di cui ai paragrafi 4 *bis* e 4 *ter* e li approva secondo la procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2.

(*) GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 432/2004 della Commissione (GU L 71 del 10.3.2004, pag. 3).»;

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e/o dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o diversa. In particolare, allorché riscuotono pedaggi e/o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri mettono a disposizione le unità da installare a bordo nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.»;

d) il secondo e il terzo comma del paragrafo 7 sono soppressi;

e) i paragrafi 9 e 10 sono sostituiti dai seguenti:

«9. I pedaggi si fondano sul principio del recupero dei soli costi d'infrastruttura. In particolare i pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi. I pedaggi medi ponderati possono comprendere anche la remunerazione del capitale o un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

10. a) Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al paragrafo 9, gli Stati membri hanno la facoltà di differenziare le aliquote dei pedaggi riscossi al fine, fra l'altro, di lottare contro i danni ambientali e la congestione, ridurre al minimo i danni alle infrastrutture, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura interessata o promuovere la sicurezza stradale, a condizione che la differenziazione:

— sia proporzionale all'obiettivo perseguito,

— sia trasparente e non discriminatoria, segnatamente riguardo alla cittadinanza del trasportatore, il paese o luogo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure l'origine o la destinazione del trasporto,

— non sia finalizzata a generare ulteriori introiti da pedaggio (tali da comportare pedaggi medi ponderati non conformi al paragrafo 9), gli aumenti degli introiti non intenzionali essendo controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'anno finanziario in cui gli introiti da pedaggio addizionali sono stati generati,

— rispetti le soglie di massima flessibilità fissate alla lettera b);

b) subordinatamente alle condizioni di cui alla lettera a), le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione:

— della categoria di emissione EURO di cui all'allegato 0, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 % al pedaggio richiesto per veicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o

— dell'ora, del giorno o della stagione, purché:

i) nessun pedaggio sia superiore del 100 % rispetto al pedaggio imposto durante l'ora, il giorno o la stagione meno costosi; o

ii) qualora il periodo meno costoso sia a tariffa zero, la penalità per l'ora, il giorno o la stagione più cari non sia superiore del 50 % del livello di pedaggio che sarebbe altrimenti applicabile all'autoveicolo in questione;

c) subordinatamente alle condizioni di cui alla lettera a), in casi eccezionali riguardanti progetti specifici di notevole interesse europeo, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di differenziazione,al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica, disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto delle condizioni previste dalla presente lettera.»;

f) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

«11. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione ai pedaggi per specifici tratti stradali:

a) che soffrono di un'acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli; o

b) il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali;

a condizione che:

— gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti prioritari di interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio della sezione stradale in cui è applicata la maggiorazione,

— la maggiorazione che può essere applicata ai pedaggi differenziati in conformità del paragrafo 10 non superi il 15 % dei pedaggi medi ponderati, calcolati in conformità del paragrafo 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 essere superiore al 25 %,

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

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

— il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari ed all'analisi dei costi e dei benefici presentati.

L'applicazione di questa disposizione a nuovi progetti transfrontalieri è soggetta all'accordo degli Stati membri interessati.

La Commissione, quando riceve i piani finanziari di uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni fissate dal presente paragrafo o se ritiene che la maggiorazione prevista comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può respingere i piani di tariffazione presentati dallo Stato membro interessato secondo la procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

12. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare le informazioni di cui al paragrafo 10, lettera b), primo trattino, e il tipo di veicolo, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.»;

3) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 7 bis*

1. Nel determinare i livelli di pedaggio medi ponderati applicabili alla rete di infrastrutture in questione o a una parte chiaramente definita di detta rete, gli Stati membri tengono conto dei vari costi di cui all'articolo 7, paragrafo 9. I costi considerati riguardano la rete o parte della rete su cui gravano i pedaggi e i veicoli soggetti al pedaggio. Gli Stati membri possono scegliere di non recuperare tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

2. I pedaggi sono determinati conformemente all'articolo 7 e al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Gli Stati membri calcolano i costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione da essi istituiti dopo il …. (*), utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III.

Per i nuovi pedaggi in concessione istituiti dopo il …. (*) il livello più alto di pedaggio è equivalente o inferiore al livello risultante dall'applicazione di un metodo basato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base ad un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione.

Non sono soggetti agli obblighi di cui al presente paragrafo i sistemi di pedaggio già istituiti al …. (*) o per i quali sono state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del … (*); ciò è valido per tutto il periodo di applicazione di detti sistemi e a condizione che non subiscano modifiche sostanziali.

4. Almeno quattro mesi prima dall'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio gli Stati membri comunicano alla Commissione:

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

— i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo, e

— chiare informazioni sui veicoli soggetti al loro sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

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

— i contratti di concessione o modifiche rilevanti degli stessi,

— lo scenario di base su cui il concedente ha sviluppato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE; tale scenario di base contempla i costi stimati, quali definiti all'articolo 7, paragrafo 9, previsti nell'ambito della concessione, il traffico pronosticato diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

5. Per i casi soggetti agli obblighi di cui al paragrafo 3, la Commissione formula, entro quattro mesi dalla ricezione delle informazioni previste al paragrafo 4, un parere in cui precisa se appare che tali obblighi siano stati adempiuti.

I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 1.

6. Se uno Stato membro intende applicare le disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 11, ai sistemi di pedaggio già vigenti al … (*), lo Stato membro interessato deve fornire informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in questione è conforme all'articolo 2, lettera a *bis*), e all'articolo 7, paragrafi 9 e 10.»;

4) l'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), è sostituito dal seguente:

«b) il pagamento dei diritti d'utenza comuni dà accesso alla rete definita dagli Stati membri partecipanti ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1;»;

5) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 8 bis*

Ciascuno Stato membro controlla il funzionamento del sistema di pedaggi e/o di diritti di utenza in modo da garantirne la trasparenza e la non discriminazione.»;

6) l'articolo 9 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera:

«d) delle tasse sulle assicurazioni.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Conformemente al principio di sussidiarietà, gli Stati membri decidono in merito alla destinazione delle entrate derivanti dai proventi dell'infrastruttura stradale. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, le entrate derivanti dai proventi dovrebbero essere utilizzate a favore del settore dei trasporti e dell'ottimizzazione di tutto il sistema dei trasporti.»;

(*) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 9 bis*

Gli Stati membri pongono in essere gli adeguati controlli e determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva; adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 9 ter

La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di know-how tecnico tra gli Stati membri con riguardo all'attuazione della presente direttiva, in particolare dell'allegato III. La Commissione aggiorna e chiarisce gli allegati 0, III e IV in base al progresso tecnico e gli allegati I e II in base all'inflazione, secondo la procedura di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 3.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.»;

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 11*

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, entro … (*), tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della densità della circolazione e valutando il relativo impatto sul mercato interno, anche nelle regioni insulari, senza sbocco sul mare e periferiche della Comunità, i livelli di investimento nel settore e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

Se del caso, la relazione è corredata di proposte al Parlamento europeo e al Consiglio relative a un'ulteriore revisione della presente direttiva.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni necessarie alla Commissione entro … (**).»;

9) la tabella riportata nell'allegato II contenente gli importi annuali è sostituita dalla seguente:

	«fino a tre assi	quattro o più assi
EURO 0 e EURO I	1020	1648
EURO II e EURO III	904	1488
EURO IV, EURO V ed EEV	797	1329»

10) l'ultima frase dell'allegato II è sostituita dalla seguente:

«L'importo giornaliero a carico dell'utente è uguale per tutte le categorie di autoveicoli e ammonta a 11 EUR.»;

11) è inserito l'allegato 0, il cui testo figura nell'allegato I della presente direttiva;

12) è aggiunto l'allegato III, il cui testo figura nell'allegato II della presente direttiva;

13) è aggiunto l'allegato IV, il cui testo figura nell'allegato III della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro (***). Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva unitamente ad una tabella che illustri la corrispondenza tra le disposizioni della presente direttiva e quelle adottate a livello nazionale.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
…	…

(*) cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

(**) cinquantaquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

(***) ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

«ALLEGATO 0

LIMITI DI EMISSIONI

1. **Autoveicolo EURO 0**

Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **Autoveicolo EURO I/EURO II**

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NO_x) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh
Autoveicolo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Autoveicolo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Per i motori di potenza inferiore o pari a 85 kW, al valore limite per le emissioni di particelle si applica un coefficiente di 1,7.

3. **Autoveicolo EURO III/EURO IV/EURO V/EEV**

I volumi specifici del monossido di carbonio, degli idrocarburi totali, degli ossidi di azoto e delle particelle, determinati con la prova ESC, nonché dell'opacità dei fumi, determinata con la prova ELR, non devono superare i seguenti valori (1):

	Volume di monossido di carbonio (CO) g/kWh	Volume di idrocarburi (HC) g/kWh	Volume di ossidi di azoto (NOx) g/kWh	Volume di particelle (PT) g/kWh	Fumi m^{-1}
Autoveicolo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Autoveicolo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Autoveicolo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Autoveicolo EEV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un ciclo di prova è costituito da una sequenza di punti di prova, essendo ciascun punto definito da una velocità e da una coppia che il motore deve rispettare durante il funzionamento a regime (prova ESC) o in condizioni transienti (prove ETC ed ELR).
(2) 0,13 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,7 dm^3 e il regime nominale è superiore a 3 000 min^{-1}.

4. Le future categorie di emissione dei veicoli di cui alla direttiva 88/77/CEE e successive modifiche possono essere prese in considerazione.»

ALLEGATO II

«ALLEGATO III

PRINCIPI FONDAMENTALI PER L'ATTRIBUZIONE DEI COSTI E IL CALCOLO DEI PEDAGGI

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dei pedaggi medi ponderati in modo da rispecchiare l'articolo 7, paragrafo 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà degli Stati membri di scegliere, a norma dell'articolo 7 *bis*, paragrafo 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 7, paragrafo 10, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio ([1]).

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma della direttiva 2004/18/CE del Consiglio e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

Se uno Stato membro si impegna in una negoziazione con uno o più terzi per definire un contratto di concessione relativo alla costruzione o al funzionamento di una parte della sua infrastruttura o a tal fine si impegna in un processo analogo in base alla legislazione nazionale o un accordo concluso dal governo di uno Stato membro, la conformità ai presenti principi è valutata in base ai risultati di tale negoziazione.

1. **Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati**

— Qualora un unico sistema di pedaggio non debba essere applicato all'intera rete stradale transeuropea, uno Stato membro deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema da esso utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Gli Stati membri precisano inoltre se estendono il campo di applicazione degli autoveicoli che rientrano nel loro sistema di pedaggio al di sotto del limite di 12 tonnellate.

— Qualora uno Stato membro scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della sua rete (come consentito ai sensi dell'articolo 7 *bis*, paragrafo 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Uno Stato membro può scegliere di ripartire la sua rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o processo analogo per ciascuna parte.

2. **Costi dell'infrastruttura**

2.1. *Costo dell'investimento*

— Il costo dell'investimento deve includere i costi di costruzione (compreso il costo di finanziamento) e i costi di sviluppo dell'infrastruttura più, se del caso, la remunerazione del capitale investito o il margine di utile. Vanno inoltre inclusi i costi per l'acquisizione del terreno, la pianificazione, la progettazione, la supervisione dei contratti di costruzione, la gestione del progetto, le ricerche archeologiche e le indagini del suolo nonché altri costi accessori pertinenti.

— Il recupero dei costi di costruzione deve basarsi sulla durata di vita predeterminata dell'infrastruttura o su un altro periodo (non inferiore a 20 anni) che possa essere considerato appropriato per motivi di finanziamento mediante un contratto di concessione o in altro modo. La durata del periodo di ammortamento può essere una variabile fondamentale nei negoziati per la definizione di contratti di concessione, specie se lo Stato membro interessato vuole, in quanto parte del contratto, fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.

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

  — può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente,

  — può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.

— Tutti i costi storici devono essere basati sugli importi pagati. I costi ancora da sostenere saranno basati su previsioni ragionevoli.

([1]) Queste disposizioni, unitamente alla flessibilità concessa nelle modalità di recupero dei costi nel tempo (cfr. punto 2.1, terzo trattino), offrono un notevole margine per fissare i pedaggi a livelli accettabili per gli utenti e adattati agli obiettivi specifici della politica dei trasporti dello Stato membro.

— Gli investimenti pubblici possono essere considerati prestiti finanziati. Il tasso d'interesse da applicare ai costi storici è il tasso applicato ai prestiti pubblici.

— La ripartizione dei costi sugli automezzi pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di automezzi pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli automezzi pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 ([1]).

— Le riserve per la remunerazione del capitale o il margine di utile stimati devono essere ragionevoli alla luce delle condizioni di mercato e possono essere differenziate allo scopo di fornire a terzi contraenti incentivi sui risultati per quanto riguarda i requisiti di qualità del servizio. La remunerazione del capitale può essere valutata mediante indicatori economici quali il TIR (tasso interno di rendimento) o il CMPC/WACC (costo medio ponderato del capitale).

2.2. *Costi annuali di manutenzione e costi di riparazioni strutturali*

— Questi costi devono includere sia i costi annuali di manutenzione della rete sia i costi periodici relativi alla riparazione, al rinforzo e al rinnovo degli strati di asfalto, al fine di assicurare che il livello di funzionalità operativa della rete sia costante nel tempo.

— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di automezzi pesanti e altri tipi di traffico, in base a quote effettive e previste di autoveicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.

3. **Costi inerenti al funzionamento, alla gestione e al sistema di pedaggio**

Vi sono compresi tutti i costi sostenuti dall'operatore dell'infrastruttura che non rientrano nella sezione 2 e che riguardano l'attuazione, il funzionamento e la gestione dell'infrastruttura e del sistema di pedaggio. Essi comprendono in particolare:

— i costi per la costruzione, la posa e il mantenimento delle cabine di pedaggio e altri sistemi di pagamento,

— le spese quotidiane di funzionamento, di amministrazione e di applicazione del sistema di riscossione del pedaggio,

— le tasse e i diritti amministrativi relativi ai contratti di concessione,

— le spese di gestione, amministrazione e servizio relative al funzionamento dell'infrastruttura.

I costi possono includere una remunerazione del capitale o il margine di utile che rispecchi il grado del rischio trasferito.

Tali costi devono essere ripartiti su una base equa e trasparente fra tutte le classi di autoveicoli soggette al sistema di pedaggio.

4. **Quota di traffico di automezzi pesanti, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione**

— Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di autoveicoli/km di automezzi pesanti, adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte degli automezzi pesanti.

— Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Eventuali fattori di equivalenza utilizzati da uno Stato membro con rapporti che differiscano da quelli presentati nella tabella devono essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

([1]) L'applicazione dei fattori di equivalenza da parte degli Stati membri può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

Classe dell'autoveicolo (1)	Fattori di equivalenza		
	Riparazioni strutturali (2)	Investimenti	Manutenzione annuale
Compresi fra 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1	1	1
> 7,5 t, Classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, Classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, Classe III	5,72	1	1

(1) Cfr. allegato IV per la determinazione della classe di autoveicolo.
(2) Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 tonnellate.

— I sistemi di pedaggio basati su previsioni di livelli di traffico devono prevedere un meccanismo di correzione con il quale i pedaggi sono adeguati periodicamente per correggere eventuali recuperi di costi per difetto o per eccesso dovuti a errori di previsione.»

ALLEGATO III

«ALLEGATO IV

DETERMINAZIONE INDICATIVA DELLA CLASSE DEGLI AUTOVEICOLI

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella che segue.

Gli autoveicoli sono classificati nelle sottocategorie 0, I, II e III in funzione dei danni che provocano al rivestimento stradale, in ordine crescente (la classe III corrisponde quindi alla classe che danneggia maggiormente le infrastrutture stradali). I danni aumentano esponenzialmente con l'aumento del carico per asse.

Tutti gli autoveicoli a motore e l'insieme degli autoveicoli di un peso totale a pieno carico autorizzato inferiore a 7,5 tonnellate rientrano nella classe 0.

Autoveicoli a motore

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti [1]		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		
Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	
Due assi				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Tre assi				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Quattro assi				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Sospensioni riconosciute equivalenti secondo la definizione dell'allegato II della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni autoveicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 67 del 9.3.2002, pag. 47).

Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in tonnellate)		
Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	
2 + 1 assi				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 assi				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 assi				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 assi				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 assi				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44»	

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

La Commissione ha adottato la sua proposta il 23 luglio 2003.

Il 20 aprile 2004, il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura.

Il 6 settembre 2005 il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo [1] e del Comitato delle regioni [2].

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Al suo quarto tentativo, il 21 aprile 2005, il Consiglio ha potuto giungere finalmente ad un accordo politico che crea le premesse per l'adozione della posizione comune, ponendo così fine ad un processo di negoziato interno che è durato più di 18 mesi. Le difficoltà incontrate per il conseguimento dell'accordo riflettono i diversi interessi e posizioni degli Stati membri che dipendono sia dalla posizione geografica (al centro o alla periferia del mercato interno) sia da altri fattori, quali lo stato di sviluppo della rete stradale esistente e il metodo preferito per il finanziamento dei progetti di infrastruttura.

I negoziati si sono svolti in un contesto politico che si fondava sul Libro bianco della Commissione del 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» [3], in cui si sottolineava il ruolo cruciale di un'efficace tariffazione delle infrastrutture di trasporto come strumento per riequilibrare la crescita dei diversi modi di trasporto e affrontare in tal modo i problemi crescenti della congestione e del danno ambientale.

1. *Conseguimento degli obiettivi politici fondamentali*

Nella sua posizione comune il Consiglio si è incentrato sulla questione di apportare miglioramenti specifici alla direttiva in vigore che costituiscano un valore aggiunto, in modo che il nuovo quadro giuridico rifletta le esigenze di una moderna politica dei trasporti del XXI secolo. In particolare la posizione comune:

— affronta i problemi della congestione e del danno ambientale,

— fornisce uno strumento per stanziare finanziamenti supplementari per investimenti in infrastrutture alternative (trasferimento modale),

— accorda maggiore trasparenza e obiettività nella fissazione dei pedaggi, assieme a «strumenti» supplementari per consentire alla Commissione di sorvegliare meglio la conformità,

— adatta il quadro giuridico al modello di partenariato pubblico-privato per il finanziamento della costruzione delle infrastrutture.

Le modifiche relative a questi quattro obiettivi sono riportate di seguito.

---

[1] GU C 241 del 28.9.2004, pag. 58.
[2] GU C 109 del 30.4.2004, pag. 14.
[3] COM(2001) 370 del 12.9.2001.

i) *Trattare la congestione e il danno ambientale*

Differenziazione dei pedaggi (articolo 7, paragrafo 10)

La facoltà di differenziare i pedaggi in funzione delle categorie EURO e dell'ora del giorno è il principale meccanismo previsto per trattare la congestione e il danno ambientale. Il Consiglio si è ispirato al Parlamento europeo (emendamento 29) nell'introdurre la possibilità di variare i pedaggi nei fine settimana e nei giorni festivi. Tuttavia, la differenziazione permessa dal testo del Consiglio va ben oltre quella prevista dall'emendamento 29. La principale differenza consiste nel fatto che il Parlamento europeo è favorevole ad un limite globale, in modo che l'importo dei pedaggi più elevati non possa essere superiore al doppio dell'importo dei pedaggi più bassi. Invece, per la differenziazione, connessa ai danni arrecati alle strade (ossia peso, numero di assi), il Consiglio invece non limita in alcun modo la variazione e, per la variazione relativa alla categoria di emissione e al momento della giornata, i limiti del 100 % possono essere cumulati. Ciò comporta che un autocarro pesante inquinante che viaggia in ore del giorno di grande affluenza potrebbe pagare fino a quattro volte di più di un veicolo più leggero e pulito che viaggia in ore più tranquille. Tale effetto è ulteriormente rafforzato dall'introduzione della possibilità di una «aliquota zero» in talune ore del giorno.

Per evitare ogni abuso di tali nuove possibilità occorre introdurre un requisito chiaro e inequivocabile, in base a cui i sistemi di differenziazione debbono essere neutri a livello di entrate e qualsiasi eccedenza involontaria delle entrate deve essere compensata da una riduzione dei pedaggi negli anni successivi. Il principio della neutralità delle entrate figura anche nell'emendamento 12 del Parlamento europeo.

Il secondo elemento della posizione comune concernente le questioni ambientali e di congestione è la maggiorazione discussa al punto successivo.

ii) *Finanziamento delle infrastrutture alternative*

Maggiorazione (articolo 7, paragrafo 11)

Il Consiglio ha accettato che la proposta della Commissione preveda la possibilità in casi eccezionali di applicare una maggiorazione ai pedaggi nelle regioni montane e sulle strade soggette a congestione o a danno ambientale. Per i progetti transfrontalieri è stato stabilito il livello del 25 %, mentre per i progetti non transfrontalieri il massimo previsto è il 15 %. La proposta del Parlamento europeo (emendamento 30) di estendere la maggiorazione alle zone urbane inquinate non è stata accolta. L'esigenza di avere degli introiti provenienti da maggiorazioni da utilizzare per il finanziamento incrociato di progetti prioritari RTE lungo il medesimo corridoio di trasporto è stata invece approvata e rafforzata nel testo della posizione comune.

La maggiorazione è importante in quanto rappresenta un'entrata netta supplementare (superiore ai costi di costruzione della strada utilizzata) assegnata specificamente al finanziamento delle infrastrutture alternative (nella maggior parte dei casi infrastrutture ferroviarie).

iii) *Pedaggi obiettivi e trasparenti sotto il controllo della Commissione*

Definizione dei «costi di costruzione» [articolo 2, lettera a *bis*)]

La posizione comune include la nuova definizione proposta dalla Commissione quale strumento utile per definire i costi storici che possono essere presi in considerazione al momento del calcolo dei livelli di pedaggio. Il testo del Consiglio accoglie la proposta del Parlamento europeo (emendamento 21) di prendere in considerazione solo una parte di tali costi, ma adotta come riferimento per tale ripartizione la durata di vita predeterminata piuttosto che la durata dell'ammortamento. (L'ammortamento è più difficile da applicare, se la costruzione dell'infrastruttura non è finanziata tramite prestito).

Costi ammissibili (articolo 7, paragrafo 9)

La posizione comune accoglie la proposta della Commissione di esporre più dettagliatamente i costi su cui si possono basare i pedaggi. Elementi dell'emendamento 28 del Parlamento europeo, quali la soppressione dei costi connessi agli incidenti non coperti da regime assicurativo, l'inclusione della remunerazione del capitale e la precisazione che si tratta di livelli massimi (la precisazione si trova nell'articolo 7 *bis*, paragrafo 1, del testo del Consiglio) sono stati accettati.

Abbattimento del pedaggio per l'utente abituale (articolo 7, paragrafi 4 *ter* e 4 *quater*)

L'articolo 8 *ter* proposto dalla Commissione è stato soppresso e sostituito dalle disposizioni sopra indicate contenenti un limite percentuale relativo agli sconti per gli utenti abituali. Questo è un contributo significativo per assicurare maggiore chiarezza e obiettività per quanto riguarda il livello degli abbattimenti autorizzati in virtù del diritto comunitario.

Metodo/principi di calcolo (allegato III)

Il metodo sintetico proposto dalla Commissione è stato ampliato e sviluppato in una serie di principi globali per il calcolo e l'imputazione dei costi. Essi sono vincolanti per tutti i futuri sistemi di pedaggio, sebbene indirettamente per i sistemi basati su concessioni. La Commissione può aggiornare e chiarire tali principi mediante la procedura del comitato.

Supervisione del sistema (articolo 7 *bis*)

Pur accettando la proposta del Parlamento europeo di sopprimere le disposizioni intese a designare un'autorità indipendente di supervisione negli Stati membri (emendamenti 18 e 38), il ruolo della Commissione di controllare il sistema e di verificare la conformità dei nuovi sistemi di pedaggio con le norme in vigore è ulteriormente sviluppato nell'articolo 7 *bis*.

iv) *Compatibilità con i partenariati pubblici-privati (PPP)*

Disposizioni specifiche per i contratti di concessione

Poiché i partenariati pubblici-privati basati su concessioni stanno diventando lo strumento più comune per il finanziamento e la costruzione di nuove infrastrutture, il Consiglio ha introdotto diversi elementi nel testo della posizione comune, volti ad assicurare che la direttiva sia adeguata alla realtà dei PPP. Tali modifiche, che sono effettivamente la risposta del Consiglio alle preoccupazioni espresse negli emendamenti 9, 33 e 52 del Parlamento europeo, sono:

— speciale trattamento per i contratti nella definizione dei «costi di costruzione» nell'articolo 2 a bis,

— possibilità per i pedaggi di includere un margine di profitto nell'articolo 7, paragrafo 9,

— «applicazione indiretta» ai contratti di concessione del sistema di supervisione previsto nell'articolo 7 *bis*.

2. ***Altre questioni importanti***

Ipoteca/assegnazione degli introiti di pedaggi (articolo 9, paragrafo 2)

Il Consiglio ha accettato interamente il delicato compromesso proposto dal Parlamento europeo su tale questione nell'emendamento 48. La rigorosa assegnazione degli introiti provenienti dalla maggiorazione (articolo 7, paragrafo 11) a fini di reinvestimento nei progetti RTE appropriati è mantenuta.

Costi ambientali esterni

Dopo aver esaminato gli emendamenti 2, 17, 25, 28, 41 e 50 del Parlamento europeo, il Consiglio ha scelto di seguire la proposta della Commissione e di mantenere l'attuale sistema basato sul recupero dei costi di infrastruttura.

Campo di applicazione (articolo 7, paragrafi 1 e 2)

La proposta della Commissione prevede che gli Stati membri applichino un sistema di pedaggio «tutto o nulla» a tutti i percorsi RTE e a tutti i veicoli inferiori alle 3,5 tonnellate. Il Consiglio ritiene che tale campo di applicazione costituirebbe un notevole disincentivo all'introduzione dei sistemi di pedaggio in molti Stati membri, dove l'accettazione del pedaggio da parte dell'opinione pubblica non è scontata. Di conseguenza, la proposta della Commissione potrebbe seriamente compromettere l'obiettivo fondamentale di passare ad un sistema in cui gli utenti contribuiscono maggiormente ai costi delle infrastrutture di trasporto da essi utilizzate. Il Consiglio ha invece optato per un quadro normativo in base a cui le norme comunitarie si applicano ogniqualvolta viene riscosso un pedaggio su un percorso RTE per i veicoli pari o superiori a 3,5 tonnellate, ma che consente agli Stati membri di mantenere la facoltà di decidere quali parti della rete RTE saranno soggette a pedaggio e se esso è limitato ai veicoli pesanti.

In altri punti della direttiva il Consiglio ha cercato di limitare la flessibilità proposta dalla Commissione, che consente agli Stati membri di imporre pedaggi molto elevati su taluni percorsi (ad esempio tragitti con un'alta percentuale di traffico in transito). Ad esempio l'articolo 7, paragrafo 10, lettera c), proposto dalla Commissione, che autorizzava a differenziare i pedaggi su particolari tratti della rete stradale è stato soppresso.

Compensazione per gli utenti della strada

Come il Parlamento europeo (cfr. emendamento 36), il Consiglio si preoccupava del fatto che gli strumenti raccomandati nella proposta della Commissione per compensare i trasportatori dei nuovi costi causati dai sistemi di pedaggio, in particolare le riduzioni delle tasse sugli autoveicoli, potessero avere un effetto discriminatorio. Il Consiglio ha ritenuto inoltre che non vi fosse motivo di revocare l'armonizzazione delle tasse sugli autoveicoli realizzata con la direttiva in vigore. L'articolo 7 *ter* proposto dalla Commissione è pertanto soppresso dal testo del Consiglio e sostituito dal considerando 10 che fa riferimento anche ad altri mezzi di compensazione, quali una riduzione delle tasse sui carburanti, ispirandosi così all'idea contenuta nell'emendamento 13 del Parlamento europeo.

3. ***Emendamenti del Parlamento europeo***

La risposta del Consiglio agli emendamenti 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 e 52 si trova nella parte che precede, relativa alle questioni essenziali.

Inoltre il Consiglio ha accettato integralmente, parzialmente o in linea di principio gli emendamenti 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 e 43.

III. **CONCLUSIONE**

Gli sforzi intensi e sostenuti compiuti nell'ambito del Consiglio per raggiungere un accordo sulla presente posizione comune riflettono la profonda consapevolezza dell'importanza di tale questione per la politica generale dei trasporti della Comunità. La posizione comune stabilisce un quadro giuridico in materia di tariffazione più chiaro e più agevole da attuare in modo trasparente, obiettivo ed equo, che offre allo stesso tempo nuove possibilità per utilizzare legittimamente i pedaggi come strumento per affrontare i problemi ambientali e di congestione della Comunità. Il testo comporta miglioramenti reali, identificabili e concreti della direttiva del 1999, equilibrando accuratamente l'esigenza di andare verso una politica dei trasporti sostenibile con quella del buon funzionamento del mercato interno.