

## I

(Atti legislativi)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2022/362 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 24 febbraio 2022

**che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) I progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi fissati dalla Commissione nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», vale a dire approssimarsi alla piena applicazione dei principi «chi inquina paga» e «chi utilizza paga», generare introiti e garantire il finanziamento degli investimenti futuri nel settore dei trasporti, sono stati finora lenti e persistono incongruenze nell'Unione per quanto riguarda l'imposizione di oneri per l'infrastruttura stradale.
- (2) Nel Libro bianco la Commissione invita a procedere «alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni (comprendente, oltre al recupero obbligatorio dei costi di usura, anche i costi relativi all'inquinamento acustico e atmosferico e alla congestione) nel trasporto stradale e ferroviario».
- (3) La circolazione dei veicoli per il trasporto merci e passeggeri concorre al rilascio in atmosfera di inquinanti. Questi ultimi, che hanno gravissimi effetti sulla salute delle persone e sono responsabili del deterioramento della qualità dell'aria ambiente nell'Unione, comprendono il PM<sub>2,5</sub>, l'NO<sub>2</sub> e l'O<sub>3</sub>. Nel 2018 un'esposizione prolungata a questi tre inquinanti ha provocato rispettivamente 379 000, 54 000 e 19 400 decessi prematuri nell'Unione, secondo quanto riportato dalle stime prodotte dall'Agenzia europea dell'ambiente nel 2020.
- (4) Secondo quanto riferito dall'Organizzazione mondiale della sanità, i rumori prodotti dal traffico stradale da soli si collocano al secondo posto tra i fattori di stress ambientale più nocivi in Europa, preceduti unicamente dall'inquinamento atmosferico, e almeno 9 000 decessi prematuri all'anno sono attribuibili a patologie cardiache causate dal rumore del traffico.

<sup>(1)</sup> GU C 81 del 2.3.2018, pag. 188.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 66.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2018 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 9 novembre 2021 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del 17 febbraio 2022 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (5) Secondo la relazione 2020 sulla qualità dell'aria in Europa dell'Agenzia europea dell'ambiente, nel 2018 il trasporto su strada è stato il settore con le maggiori emissioni di NO<sub>x</sub> e il secondo per inquinamento da particolato carbonioso.
- (6) Nella comunicazione del 20 luglio 2016 dal titolo «Una strategia europea per una mobilità a basse emissioni», la Commissione ha annunciato che avrebbe proposto la modifica della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> per inserirvi anche un elemento di differenziazione collegato alla CO<sub>2</sub> e per estendere alcuni dei principi ad autobus e pullman, autovetture e veicoli commerciali leggeri.
- (7) Tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030 e oltre, il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> ha fissato gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi per il 2025 e il 2030 a livelli, rispettivamente, del 15 % e del 30 % inferiori a una media stabilita di emissioni di CO<sub>2</sub>.
- (8) La realizzazione di un mercato interno del trasporto su strada caratterizzato da condizioni di equità richiede che le regole siano applicate in maniera uniforme. Uno degli obiettivi principali della presente direttiva è eliminare le distorsioni della concorrenza tra gli utenti.
- (9) Nonostante l'importanza del settore dei trasporti su strada, tutti i veicoli pesanti hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico. Malgrado la loro importanza economica e sociale, i veicoli leggeri sono all'origine della maggior parte delle ripercussioni negative di natura ambientale e sociale derivanti dal trasporto su strada in relazione alle emissioni e alla congestione del traffico. Ai fini della parità di trattamento e della concorrenza leale, è opportuno fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva 1999/62/CE, per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza, siano inclusi nell'ambito di tale disciplina. L'ambito di applicazione di detta direttiva dovrebbe quindi essere esteso ai veicoli pesanti non destinati al trasporto di merci e ai veicoli leggeri, fra cui le autovetture.
- (10) Per evitare una deviazione del traffico verso strade gratuite con potenziali ripercussioni gravi sulla sicurezza stradale e sull'utilizzo ottimale della rete di trasporto stradale, gli Stati membri dovrebbero poter imporre pedaggi su tutti i tratti della loro rete di autostrade.
- (11) Al fine di garantire l'applicazione coerente e armonizzata del sistema di oneri per l'infrastruttura nell'Unione nonché condizioni di equità nel mercato del trasporto merci, è importante che i diversi sistemi di pedaggio calcolino i costi in modo analogo. Tenuto conto del fatto che i contratti di concessione vigenti possono contenere disposizioni diverse da quelle stabilite nella presente direttiva, è opportuno che gli Stati membri possano, al fine di garantire la sostenibilità finanziaria dei contratti di concessione vigenti, esentare tali contratti da taluni obblighi previsti dalla presente direttiva, fino a quando detti contratti non saranno modificati in modo sostanziale. Gli Stati membri possono parimenti scegliere di adeguare i contratti di concessione vigenti alle modifiche del quadro normativo dell'Unione o nazionale o valutare la possibilità di imporre un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> e all'inquinamento atmosferico e/o sconti relativi a tali emissioni, qualora i pedaggi in concessione non siano variati a norma della presente direttiva.
- (12) Per loro natura, i diritti di utenza basati sulla durata non rispecchiano con precisione i costi effettivi dell'utilizzo dell'infrastruttura stradale e, per ragioni analoghe, non sono efficaci quando si tratta di incentivare trasporti più puliti ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico. Tuttavia, affinché i futuri sistemi di tariffazione stradale siano accettati dagli utenti, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a introdurre sistemi appropriati per la riscossione degli oneri come parte di un più ampio pacchetto di servizi di mobilità. Tali sistemi dovrebbero garantire una ripartizione equa dei costi per le infrastrutture e dovrebbero rispondere al principio «chi inquina paga». Gli Stati membri che li introducono dovrebbero garantire che tali sistemi siano conformi alle disposizioni della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>. Visto l'impatto notevole che hanno sulle infrastrutture stradali e il loro contributo all'inquinamento atmosferico, è opportuno che sia data priorità all'attuazione di sistemi di tariffazione precisi rivolti ai veicoli pesanti. In particolare, al fine di promuovere trasporti più puliti ed efficienti per tali veicoli, i diritti di utenza basati sulla durata dovrebbero, in linea di principio, essere eliminati gradualmente sulla rete centrale transeuropea dei trasporti, in quanto tale rete contiene i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti.

<sup>(4)</sup> 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 (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

<sup>(6)</sup> Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

Alla luce delle circostanze storiche e tenuto conto delle sfide e dei notevoli oneri amministrativi associati all'introduzione dei pedaggi, gli Stati membri dovrebbero beneficiare di un periodo transitorio sufficientemente lungo durante il quale possano introdurre o mantenere i diritti di utenza basati sulla durata. Dopo tale periodo transitorio, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare diritti di utenza interamente basati sulla durata ai veicoli pesanti su tratti della loro rete transeuropea dei trasporti solo in casi debitamente giustificati. Questi ultimi dovrebbero essere limitati ai casi in cui l'applicazione di un pedaggio ai veicoli pesanti comporterebbe costi amministrativi, di investimento e operativi sproporzionati rispetto agli introiti o ai benefici stimati che tale pedaggio genererebbe, per esempio a causa della lunghezza limitata dei tratti stradali interessati, della densità di popolazione relativamente bassa o dell'intensità di traffico relativamente scarsa, oppure ai casi in cui l'applicazione di un pedaggio provocherebbe una deviazione del traffico con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale o sulla salute pubblica. Questa possibilità per gli Stati membri in casi debitamente giustificati si rivela necessaria per considerazioni fondamentali di interesse pubblico, quali la difficile situazione e l'isolamento delle zone a bassa densità di popolazione, la sicurezza stradale o la salute pubblica. Oltre a ciò, l'applicazione dei diritti di utenza basati sulla durata in questi casi debitamente giustificati dovrebbe essere subordinata al rispetto di requisiti procedurali, ossia: l'obbligo di valutare l'esigenza di tale sistema e l'obbligo di notificarne alla Commissione l'applicazione. La notifica dovrebbe includere i motivi che spiegano in dettaglio le circostanze specifiche relative ai tratti della rete centrale transeuropea dei trasporti in cui si sono applicati diritti di utenza basati sulla durata.

- (13) Gli Stati membri che, all'entrata in vigore della presente direttiva, applicano pedaggi sulla loro rete centrale transeuropea dei trasporti o su parti di essa dovrebbero poter istituire un sistema di tariffazione combinato per tutti i veicoli pesanti o per alcune tipologie di veicoli pesanti. Questa opzione dovrebbe tuttavia essere praticabile soltanto come continuazione e integrazione di un sistema di pedaggio sulla rete centrale transeuropea dei trasporti dove sono ubicati i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, o su parti di essa. Tale sistema consentirebbe agli Stati membri di estendere e ampliare l'attuazione dei principi «chi utilizza paga» e «chi inquina paga» al di là della rete a pedaggio, applicando i diritti di utenza sui tratti della rete centrale transeuropea dei trasporti che non sono interessati dal pedaggio o ad alcuni tipi di veicoli pesanti, come quelli che rientrano in un livello specifico di tonnellaggio, che non sono soggetti a pedaggio. Il sistema di tariffazione combinato aiuterebbe quindi gli Stati membri a compiere ulteriori progressi e a garantire trasporti su strada più ecologici, in particolare nei casi in cui non esiste un sistema di tariffazione e in cui i pedaggi non sono un'alternativa economicamente sostenibile o socialmente accettabile. Inoltre, al fine di rispettare pienamente i principi della mobilità sostenibile, l'importo massimo di tali diritti di utenza dovrebbe variare in funzione sia della classe di emissione Euro che della classe di emissione di CO<sub>2</sub> del veicolo. Sulla base di tutte queste considerazioni, è innegabile che l'applicazione di tale sistema che combina un approccio basato sulla durata e un approccio basato sulla distanza comporterebbe molti vantaggi; la sua applicazione dovrebbe pertanto essere possibile anche al termine del periodo transitorio per i sistemi interamente basati sulla durata. Al più tardi cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero, allorché impongono oneri stradali ai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, imporre pedaggi o diritti di utenza a tutti i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.
- (14) Nel rafforzare i principi «chi utilizza paga» e «chi inquina paga», è opportuno tenere conto di talune caratteristiche degli Stati membri o dei loro sistemi di pedaggio e di diritti di utenza. Per esempio, in relazione alle aree particolarmente sottopopolate o a una rete di strade a pedaggio o soggette a diritti di utenza particolarmente estesa, dovrebbe essere possibile prevedere esenzioni per tratti stradali.
- (15) Alcuni Stati membri dispongono di vaste reti a pedaggio che comprendono molte altre strade e autostrade oltre a quelle che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti. L'applicazione di pedaggi o diritti di utenza a tutti i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci comporterebbe pertanto oneri significativamente più gravosi, in particolare per le piccole e medie imprese artigiane (molte delle quali sono coinvolte in lavori di costruzione e che in genere non forniscono servizi di trasporto). Tali oneri determinerebbero a loro volta un aumento dei prezzi, per esempio nel settore dell'edilizia. A causa degli aumenti dei prezzi, gli investimenti futuri in particolare, come la ristrutturazione energetica delle case e degli appartamenti e l'ammodernamento della tecnologia per le abitazioni, potrebbero essere rinviati o addirittura annullati. Inoltre, le imprese artigiane talvolta utilizzano coprono lunghe distanze mediante veicoli per fornire i loro servizi e tali viaggi non possono essere facilmente effettuati utilizzando modalità di trasporto alternative. Per di più, le imprese delle regioni rurali che, a causa della ridotta densità di popolazione e della ridotta domanda in quelle regioni, dipendono dalla loro capacità di fornire servizi e attività di costruzione nelle aree metropolitane, si trovano in uno svantaggio concorrenziale rispetto alle imprese che operano nelle grandi città o nelle periferie delle aree metropolitane. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di prevedere determinate esenzioni dagli oneri, come quelle per i veicoli utilizzati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione o per la consegna di merci prodotte artigianalmente.
- (16) Per le persone con disabilità può essere importante poter utilizzare strade soggette a tariffazione stradale, per esempio autostrade, gallerie o ponti, piuttosto che impegnative strade locali. Al fine di consentire alle persone con disabilità di utilizzare strade soggette a tariffazione stradale senza ulteriori oneri amministrativi, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a esonerare i veicoli delle persone con disabilità dall'obbligo di pagare pedaggi o diritti di utenza.

- (17) Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a tener conto dei fattori socioeconomici nell'attuazione dei regimi di oneri per l'infrastruttura stradale per le autovetture. Per esempio, gli oneri per le autovetture dovrebbero essere adeguati in modo tale da evitare una eccessiva penalizzazione degli utenti abituali.
- (18) È particolarmente importante che gli Stati membri istituiscano un sistema di tariffazione equo e, in particolare, uno che non penalizzi gli utenti di veicoli privati che, a causa del loro luogo di residenza in zone rurali o in zone di difficile accesso o isolate, sono costretti a utilizzare strade soggette a oneri con maggiore regolarità.
- (19) Come nel caso dei veicoli pesanti, è importante garantire che, ove gli Stati membri introducano diritti applicati ai veicoli leggeri in base alla durata, essi siano proporzionati, anche per quanto concerne i periodi di utilizzo inferiori a un anno. A tale riguardo occorre tenere conto del fatto che i veicoli leggeri sono impiegati in base a schemi che sono diversi dai modelli di impiego dei veicoli pesanti. Il calcolo di diritti proporzionati basati sulla durata potrebbe fondarsi sui dati disponibili riguardo agli schemi di spostamento.
- (20) A norma della direttiva 1999/62/CE, possono essere imposti oneri per i costi esterni a un livello di prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo dei veicoli soggetti a tali oneri. Tale metodo si è dimostrato il più equo ed efficiente per tenere conto delle ripercussioni negative dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dai veicoli pesanti sull'ambiente e sulla salute e garantirebbe che i veicoli pesanti contribuiscano equamente al rispetto delle norme sulla qualità dell'aria per l'Europa stabiliti dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> e dei limiti o obiettivi applicabili in tema di rumore. L'imposizione di tali oneri dovrebbe pertanto essere agevolata. È opportuno imporre in modo più sistematico oneri per i costi esterni. Per contribuire ad approssimarsi alla piena applicazione del principio «chi inquina paga», gli Stati membri dovrebbero applicare oneri per i costi esterni ai veicoli pesanti almeno per l'inquinamento atmosferico sulle reti interessate da un onere per l'infrastruttura.
- (21) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero essere sostituiti da valori di riferimento facilmente applicabili, aggiornati per tenere conto dell'inflazione, dei progressi scientifici fatti nella stima dei costi esterni del trasporto su strada e dell'evoluzione della composizione del parco veicoli.
- (22) Differenziare gli oneri per l'infrastruttura in funzione della classe di emissione Euro ha senz'altro contribuito all'impiego di veicoli più puliti. Con il rinnovo del parco veicoli, tuttavia, la differenziazione degli oneri su tale base per la rete interurbana è destinata a diventare meno efficace nel medio termine. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere autorizzati a cessare la differenziazione dei pedaggi su tale base.
- (23) Allo stesso tempo, poiché la quota di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti è in aumento, dovrebbe essere introdotta una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza in rapporto alle classi di emissione di CO<sub>2</sub>, in grado di produrre miglioramenti in questo ambito. Nel caso di sistemi comuni di diritti di utenza, che potrebbero contribuire a una maggiore armonizzazione, l'attuazione della differenziazione è più complessa, in particolare a causa delle condizioni che tali sistemi comuni devono soddisfare. Poiché gli Stati membri partecipanti devono concordare la distribuzione degli introiti provenienti dai diritti di utenza, i cui livelli sono limitati dalle disposizioni introdotte dalla presente direttiva, nonché modificare gli accordi internazionali, in tale caso specifico è giustificato concedere tempo aggiuntivo per l'attuazione della differenziazione a seconda delle emissioni di CO<sub>2</sub>. In tutti i casi, la differenziazione dovrebbe essere concepita in modo tale da essere coerente con il regolamento (UE) 2019/1242.
- (24) Fino a quando le emissioni di CO<sub>2</sub> non saranno oggetto di strumenti più adeguati, quali imposte armonizzate sul carburante che tengano conto della componente carbonio, o fino a quando al trasporto su strada non sarà applicato un sistema di scambio di quote di emissione, gli Stati membri dovrebbero avere altresì la facoltà di imporre un onere per i costi esterni che rispecchi il costo delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Ove giustificato da prove scientifiche, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di imporre oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> più elevati rispetto ai valori di riferimento stabiliti nella presente direttiva.
- (25) Al fine di promuovere il passaggio a un parco veicoli più pulito per quanto riguarda i veicoli pesanti, dovrebbe essere obbligatoria una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza fondata sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, salvo in caso di imposizione di un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>.

(7) Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

- (26) Al fine di premiare i veicoli pesanti che offrono le migliori prestazioni, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare il livello più elevato di riduzione degli oneri ai veicoli funzionanti senza emissioni dallo scarico. Per promuovere ulteriormente la diffusione dei veicoli a emissioni zero, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di esonerarli temporaneamente dagli oneri stradali. Per gli stessi motivi e per garantire che la quota di veicoli che beneficiano di pedaggio ridotto rimanga stabile nel corso degli anni, garantendo agli Stati membri la certezza di una pianificazione a lungo termine per quanto riguarda gli introiti da pedaggio, è opportuno assegnare i nuovi veicoli alle classi di emissione di CO<sub>2</sub> sulla base delle loro prestazioni rispetto alla traiettoria lineare di riduzione delle emissioni tra il 2021 e il 2030, come stabilito nel regolamento (UE) 2019/1242.
- (27) Al fine di garantire l'efficacia e la coerenza della differenziazione degli oneri a seconda delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>, entrambi intesi a sbloccare la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, nonché a garantire un'applicazione coerente della direttiva 1999/62/CE con qualsiasi altro strumento di fissazione del prezzo del carbonio relativo al trasporto su strada che sarà adottato in futuro, la Commissione dovrebbe valutarne l'efficacia e la necessità in modo tempestivo. Sulla base di tale valutazione e ove opportuno, la Commissione dovrebbe proporre la modifica di dette disposizioni sulla variazione degli oneri in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli oneri per i costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per prevenire il doppio onere mediante differenti strumenti di fissazione del prezzo del carbonio. Se da un lato la futura misura dovrebbe garantire la certezza del diritto e l'applicazione coerente delle diverse norme, dall'altro la presente direttiva dovrebbe chiarire che, gli Stati membri non dovrebbero più essere tenuti ad applicare il sistema di differenziazione basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> previsto dalla presente direttiva oltre la data di applicazione di un altro strumento di fissazione del prezzo del carbonio applicabile al trasporto su strada, che potrebbe essere adottato a livello di Unione, per esempio sulla base della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE, la decisione (UE) 2015/1814 e il regolamento (UE) 2015/757 [2021/0211(COD)]. Nel caso in cui, nel frattempo, sia adottato un altro strumento di fissazione del prezzo del carbonio applicabile al trasporto su strada, il livello degli oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe essere limitato a quanto necessario per internalizzare detti costi esterni e alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adeguare, mediante atti delegati, i valori di riferimento di cui all'allegato III *quater*.
- (28) Per concorrere a preservare il patrimonio automobilistico dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero poter creare una categoria speciale per i veicoli di interesse storico al fine di modulare l'importo dei diversi oneri esigibili ai sensi della presente direttiva.
- (29) Attualmente il regolamento (UE) 2019/1242 non definisce traiettorie di riduzione delle emissioni per i gruppi di veicoli pesanti non contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), di tale regolamento. Alla luce del suo articolo 15, è possibile che detto regolamento sia modificato in futuro e che per tali gruppi di veicoli si definiscano le traiettorie di riduzione delle emissioni. Qualora sia adottata tale modifica, la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per i veicoli pesanti in base alle classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2 e 3 dovrebbe applicarsi anche a tali gruppi di veicoli. Qualora invece non sia adottata detta modifica, la differenziazione per tali gruppi di veicoli dovrebbe applicarsi solo alle classi di emissione di CO<sub>2</sub> 1, 4 e 5.
- (30) La Commissione dovrebbe considerare l'eventualità di proporre, ove opportuno, una modifica della direttiva 1999/62/CE per introdurre le classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2 e 3 per tutti i veicoli pesanti secondo i principi applicati per i veicoli pesanti attualmente disciplinati dal regolamento (UE) 2019/1242 per quanto concerne le loro emissioni di CO<sub>2</sub>, qualora l'ambito di applicazione di detto regolamento sia esteso ad altri veicoli pesanti.
- (31) La presente direttiva dovrebbe promuovere la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> tramite miglioramenti tecnici apportati agli insiemi di veicoli a motore pesanti adibiti al trasporto di merci e loro rimorchi e semi-rimorchi. Pertanto, la presente direttiva prevede una riduzione degli oneri stradali per i veicoli a motore pesanti adibiti al trasporto di merci a basse emissioni di CO<sub>2</sub>. Per garantire la piena coerenza normativa, la Commissione dovrebbe, ove opportuno, presentare una proposta legislativa per modificare la direttiva 1999/62/CE, una volta disponibili i valori legalmente certificati concernenti l'effetto dei rimorchi e dei semi-rimorchi sulle emissioni di CO<sub>2</sub> degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, al fine di includere detti valori certificati nella determinazione della riduzione degli oneri stradali di cui alla presente direttiva.
- (32) Al fine di continuare a promuovere il rinnovo del parco veicoli ed evitare la distorsione del mercato dell'usato dei veicoli pesanti, la classificazione dei veicoli appartenenti alle classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2 e 3 dovrebbe essere riesaminata ogni sei anni dalla data della prima immatricolazione. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi, non dovrebbe essere pregiudicata la validità dei diritti di utenza in vigore prima della data di riclassificazione.

- (33) Per quanto riguarda l'entrata in vigore della riclassificazione dei sistemi di diritti di utenza, la scelta di un modello appropriato dipende da considerazioni specifiche in merito alle conseguenze amministrative di tale riclassificazione e ai suoi effetti sugli introiti. Pertanto, la decisione su come attuare la riclassificazione nei sistemi di diritti di utenza dovrebbe essere lasciata agli Stati membri (o, nel caso di sistemi comuni, al gruppo di Stati membri interessati).
- (34) Al fine di garantire l'applicazione coerente della differenziazione dei pedaggi a seconda delle emissioni di CO<sub>2</sub>, è necessario modificare la direttiva 1999/37/CE del Consiglio <sup>(8)</sup> per richiedere, quando figurano sul certificato di conformità, che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti siano riportate sul rispettivo certificato di immatricolazione. Se il regolamento (UE) 2019/1242 è modificato in modo tale da incidere sulla contabilizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dall'uso di combustibili a basso tenore di carbonio, potrebbe essere opportuno che la Commissione valuti la necessità di rafforzare la coerenza fra la presente direttiva e tali modifiche. È importante garantire che le apparecchiature di bordo utilizzate nell'ambito di un servizio di pedaggio contengano i dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti e che tali dati siano disponibili ai fini dello scambio di informazioni tra Stati membri, come stabilito nella direttiva (UE) 2019/520.
- (35) Due terzi delle ripercussioni negative sull'ambiente e sulla salute derivanti dal trasporto su strada sono da ascrivere ai veicoli leggeri. È pertanto importante promuovere l'utilizzo dei veicoli più puliti e più efficienti nel consumo di carburante differenziando gli oneri stradali a seconda delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e delle emissioni di inquinanti, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(9)</sup> e in relazione al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup>. Per promuoverne l'uso, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza. Gli Stati membri dovrebbero poter tenere conto del miglioramento delle prestazioni ambientali del veicolo, miglioramento che è legato alla conversione del veicolo all'uso di combustibili alternativi. Nel far ciò, gli Stati membri dovrebbero poter escludere i combustibili prodotti da biomassa a elevato rischio di cambiamento indiretto di destinazione dei terreni (ILUC), prodotti da materie prime per le quali si osserva una considerevole espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio. Un abbonamento o qualsiasi altro dispositivo approvato dall'operatore del sistema di pedaggio dovrebbe consentire agli utenti di beneficiare di una differenziazione dei pedaggi o dei diritti di utenza che corrisponda al miglioramento delle prestazioni ambientali del veicolo dopo la conversione.
- (36) Al fine di non penalizzare lo sviluppo e l'uso dei veicoli leggeri a emissioni zero a causa del peso aggiuntivo dovuto alla tecnologia che consente di azzerare le emissioni, agli Stati membri dovrebbe essere consentito applicare aliquote ridotte o esenzioni rispetto a tali veicoli.
- (37) La congestione stradale, cui contribuiscono tutti i veicoli a motore in proporzioni diverse, comporta un costo pari a circa l'1 % del PIL, una parte importante del quale è ascrivibile alla congestione del traffico interurbano. Dovrebbe pertanto essere consentito imporre oneri specificamente connessi alla congestione del traffico, a condizione che siano applicati alle categorie di veicoli sia pesanti che leggeri. Tenuto conto del loro potenziale contributo alla riduzione della congestione del traffico, gli Stati membri possono escludere da tali oneri i mezzi di trasporto collettivo, quali i minibus, gli autobus e i pullman. Per essere efficaci e proporzionati, tali oneri dovrebbero essere calcolati a partire dai costi marginali della congestione del traffico e differenziati secondo il luogo, il tempo e la categoria di veicolo.
- (38) Con gli oneri stradali è possibile mobilitare risorse che contribuiscono al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture per i trasporti di alta qualità. È opportuno pertanto imporre agli Stati membri di fornire informazioni adeguate sull'uso di tali introiti. Ciò dovrebbe in particolare contribuire a rilevare eventuali deficit di finanziamento e ad aumentare l'accettazione da parte dell'opinione pubblica degli oneri imposti sulla rete stradale. Ai fini della trasparenza, sarebbe opportuno che gli Stati membri rendessero pubblici agli utenti della strada determinate informazioni sui pedaggi e sui diritti di utenza imposti nel rispettivo territorio, come informazioni riguardanti l'uso degli introiti derivanti dall'applicazione della direttiva 1999/62/CE, la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura, gli oneri per i costi esterni e gli introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico per categoria di veicolo.

<sup>(8)</sup> Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

<sup>(9)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

- (39) Gli oneri connessi alla congestione del traffico dovrebbero rispecchiare, in modo proporzionato, i costi effettivi causati da ogni veicolo direttamente alla collettività degli utenti della strada e indirettamente alla società in generale. Per evitare che ostacolino in modo sproporzionato la libera circolazione delle persone e delle merci, dovrebbero essere limitati a importi specifici che rispecchino i costi sociali marginali della congestione del traffico a livelli prossimi ai limiti di capacità, vale a dire quando i volumi di traffico risultano prossimi alla capacità massima dell'infrastruttura stradale. Per lo stesso motivo, un onere connesso alla congestione del traffico non dovrebbe essere applicato in combinazione con un onere per l'infrastruttura che sia diverso in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione al fine di ridurre la congestione del traffico. Al fine di massimizzare l'effetto positivo degli oneri connessi alla congestione del traffico, gli introiti raccolti dovrebbero essere investiti in progetti che affrontino le cause della congestione.
- (40) Tenuto conto del fatto che i contratti di concessione vigenti possono contenere disposizioni diverse da quelle stabilite nella presente direttiva e al fine di garantire la loro sostenibilità finanziaria, è opportuno stabilire che i contratti di concessione vigenti debbano rispettare l'obbligo di differenziare gli oneri per l'infrastruttura solo una volta che siano modificati in modo sostanziale.
- (41) Anche le maggiorazioni applicate agli oneri per l'infrastruttura potrebbero apportare un utile contributo per risolvere i problemi connessi ai danni ambientali importanti o alla congestione del traffico causati dall'uso di determinate strade, non solo nelle zone di montagna. L'attuale limitazione, che riduce l'uso delle maggiorazioni a tali zone, dovrebbe pertanto essere eliminata. Nel caso in cui due o più Stati membri applichino maggiorazioni più elevate nello stesso corridoio, è necessario tener conto del fatto che tali maggiorazioni potrebbero avere effetti negativi per gli altri Stati membri nello stesso corridoio. Inoltre, onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, dovrebbero essere escluse le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico. A tal fine, al fine di evitare effetti negativi sullo sviluppo economico delle regioni periferiche e garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per respingere o chiedere la modifica dei piani, presentati dallo Stato membro, per aggiungere una maggiorazione all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali regolarmente congestionati o il cui utilizzo da parte dei veicoli è causa di significativi danni ambientali. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(11)</sup>.
- (42) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per specificare le emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento per i sottogruppi di veicoli pesanti non contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242. La Commissione dovrebbe riportare i dati pertinenti per tali gruppi di veicoli pubblicati nella relazione di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup>. Data la natura limitata delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione, non è necessario prevedere, prima della loro adozione, un controllo da parte di un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri,
- (43) Qualora uno Stato membro introduca un sistema di tariffazione stradale, le compensazioni concesse potrebbero, in certi casi, discriminare gli utenti della strada non residenti. La possibilità di concedere compensazioni dovrebbe pertanto essere circoscritta ai pedaggi e non essere prevista qualora siano applicati diritti di utenza.
- (44) Per sfruttare le possibili sinergie tra i sistemi di tariffazione stradale esistenti e ridurre i costi operativi, la Commissione dovrebbe essere pienamente coinvolta nella cooperazione tra gli Stati membri che intendono introdurre sistemi comuni di tariffazione stradale.
- (45) È necessario consentire agli Stati membri di finanziare la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e lo sviluppo di impianti per l'erogazione di energia o carburante ai veicoli a zero e a basse emissioni, al fine di agevolare l'elettrificazione delle strade. In particolare, laddove uno Stato membro intenda finanziare tali impianti elettrici indipendentemente dal finanziamento dell'infrastruttura stradale, la presente direttiva non dovrebbe impedire a tale Stato membro di riscuotere diritti per l'utilizzo di tali impianti.

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(12)</sup> Regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1).

- (46) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire fare in modo che gli oneri nazionali imposti ai veicoli per l'uso di alcune infrastrutture siano applicati in un quadro coerente che assicuri la parità di trattamento in tutta l'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dei problemi affrontati dalla presente direttiva, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (47) È necessario fare in modo che gli oneri per i costi esterni continuino a rispecchiare con la massima precisione possibile i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico e dai cambiamenti climatici, prodotti dai veicoli pesanti, senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di promuovere l'uso dei veicoli più efficienti nel consumo di carburante, e mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione degli oneri stradali.
- (48) Al fine di adeguare al progresso scientifico e tecnico i valori di riferimento per l'imposizione di oneri per i costi esterni di cui agli allegati III *ter* e III *quater* della direttiva 1999/62/CE, è opportuno pertanto delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(1)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (49) È opportuno pertanto modificare di conseguenza le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche della direttiva 1999/62/CE

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali»;

- 2) gli articoli 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

##### «Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:

- a) alle tasse sui veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci;
- b) ai pedaggi e ai diritti di utenza imposti sui veicoli.

2. La presente direttiva non si applica ai veicoli utilizzati esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

3. La presente direttiva non si applica ai veicoli immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, e nelle Azzorre e a Madera che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna o del Portogallo.

<sup>(1)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

*Articolo 2*

1. Ai fini della presente direttiva si intende per:
  - 1) «rete stradale transeuropea», l'infrastruttura del trasporto stradale di cui al capo II, sezione 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), quale illustrata con apposite mappe nell'allegato I di tale regolamento;
  - 2) «rete centrale transeuropea dei trasporti», l'infrastruttura del trasporto stradale identificata a norma del capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - 3) «costi di costruzione», i costi legati alla costruzione, compresi, se del caso, i costi di finanziamento, in uno dei casi seguenti:
    - a) infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove, comprese consistenti riparazioni strutturali;
    - b) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture, comprese consistenti riparazioni strutturali, ultimati non più di 30 anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati non più di 30 anni prima dell'istituzione di eventuali nuovi sistemi di pedaggio introdotti dopo il 10 giugno 2008; o
    - c) infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture ultimati prima dei termini di cui alla lettera b), 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 entrati in vigore prima del 10 giugno 2008; 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;
  - 4) «costi di finanziamento», gli interessi sui prestiti e la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
  - 5) «consistenti riparazioni strutturali», le riparazioni strutturali a eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, in particolare laddove i lavori di riparazione siano stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;
  - 6) «autostrada», strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti e possiede le caratteristiche seguenti:
    - a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, mediante altri mezzi;
    - b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; e
    - c) è espressamente classificata come autostrada;
  - 7) «pedaggio», una somma determinata dovuta per un veicolo in base alla distanza percorsa su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con tale veicolo delle infrastrutture, e comprendente uno o più degli oneri seguenti:
    - a) un onere per l'infrastruttura;
    - b) un onere connesso alla congestione del traffico; o
    - c) un onere per i costi esterni;
  - 8) «onere per l'infrastruttura», un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;
  - 9) «onere per i costi esterni», un onere riscosso per recuperare i costi in relazione a uno o più degli elementi seguenti:
    - a) inquinamento atmosferico dovuto al traffico;
    - b) inquinamento acustico dovuto al traffico; o
    - c) emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico;

- 10) «costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico», il costo dei danni alla salute umana e all'ambiente causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'NO<sub>x</sub> e i composti organici volatili, nel corso dell'utilizzo di un veicolo;
- 11) «costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico», il costo dei danni alla salute umana e dei danni ambientali causati dal rumore emesso dai veicoli o prodotto dalla loro interazione con il manto stradale;
- 12) «costo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico», il costo dei danni causati dal rilascio di CO<sub>2</sub> nel corso dell'utilizzo di un veicolo;
- 13) «congestione del traffico», una situazione in cui i volumi del traffico risultano prossimi alla capacità massima dell'infrastruttura stradale o la superano;
- 14) «onere connesso alla congestione del traffico», un onere applicato ai veicoli per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione alla congestione del traffico e finalizzato al decongestionamento del traffico;
- 15) «onere medio ponderato per l'infrastruttura», le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri percorsi da un veicolo pesante su tratti stradali soggetti a tale onere nel periodo considerato;
- 16) «diritti di utenza», il pagamento di una somma determinata che dà diritto all'utilizzo da parte di un veicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafi 1 e 2;
- 17) «veicolo», un veicolo a motore, dotato di quattro o più ruote, o un insieme di veicoli accoppiati, adibito al trasporto su strada di persone o di merci o utilizzato per tali fini;
- 18) «veicolo pesante», un veicolo con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 19) «veicolo pesante adibito al trasporto di merci», un veicolo pesante destinato al trasporto di merci;
- 20) «pullman» e «autobus», un veicolo pesante destinato al trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente;
- 21) «veicolo leggero», un veicolo con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- 22) «autovettura», un veicolo leggero destinato a trasportare non più di 8 passeggeri oltre al conducente;
- 23) «veicolo d'interesse storico»: un veicolo d'interesse storico come definito all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*);
- 24) «minibus», un veicolo leggero destinato al trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente;
- 25) «camper», un veicolo con vano abitabile contenente posti a sedere e un tavolo, cuccette separate o ottenute ribaltando i sedili, impianti di cottura nonché armadi e ripostigli;
- 26) «veicolo commerciale leggero», un veicolo leggero destinato al trasporto di merci;
- 27) «furgone», un veicolo leggero ai sensi dell'allegato I, parte C, punto 4.2, del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*);
- 28) «emissioni di CO<sub>2</sub>» di un veicolo pesante, le sue emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al punto 2.3. del suo file di informazioni per il cliente quale definito nell'allegato IV, parte II, del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione (\*\*\*\*);
- 29) «veicolo a emissioni zero»,
  - a) un «veicolo pesante a emissioni zero» come definito all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*); o
  - b) un'autovettura, un minibus o un veicolo commerciale leggero privo di motore a combustione interna;

- 30) «veicolo pesante a basse emissioni»,
- un «veicolo pesante a basse emissioni» quale definito all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2019/1242; o
  - un veicolo pesante non incluso nell'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), di tale regolamento con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori al 50 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento del suo gruppo di veicoli, diverso da un veicolo a emissioni zero;
- 31) «operatore dei trasporti», qualsiasi impresa che trasporti merci o passeggeri su strada;
- 32) «veicolo di classe di emissione Euro 0, Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V, EEV, Euro VI», un veicolo pesante le cui emissioni rispettano i limiti indicati nell'allegato 0;
- 33) «tipo di veicolo pesante», categoria nella quale è collocato un veicolo pesante in base al numero degli assi, alle sue dimensioni o alla sua massa o ad altri criteri di classificazione che tengono conto del danno arrecato alla strada, come il sistema di classificazione di cui all'allegato IV, a condizione che il sistema di classificazione adottato sia basato su caratteristiche del veicolo ricavabili dai documenti del veicolo utilizzati in tutti gli Stati membri o dall'aspetto dello stesso;
- 34) «sottogruppo di veicoli», un «sottogruppo di veicoli» quale definito all'articolo 3, punto 8), del regolamento (UE) 2019/1242;
- 35) «gruppo di veicoli», un raggruppamento di veicoli quale elencato nella tabella 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400;
- 36) «periodo di riferimento dell'anno Y», il «periodo di riferimento dell'anno Y» quale definito all'articolo 3, punto 3), del regolamento (UE) 2019/1242;
- 37) «traiettoria di riduzione delle emissioni» per il periodo di riferimento di un anno (Y) e il sottogruppo di veicoli (sg), vale a dire  $ET_{Y,sg}$ , il prodotto del fattore di riduzione ( $R-ET_Y$ ) delle emissioni annuali di CO<sub>2</sub> moltiplicato per le emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento ( $rCO_{2sg}$ ) del sottogruppo (sg), vale a dire  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ ; per gli anni  $Y \leq 2030$   $R-ET_Y$  e  $rCO_{2sg}$  sono entrambi determinati all'allegato I, punto 5.1, del regolamento (UE) 2019/1242; per gli anni  $Y > 2030$ ,  $R-ET_Y$  è 0,70;  $rCO_{2sg}$  si applica come adeguato dagli atti delegati adottati sulla base dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242 per i periodi di riferimento successivi alla data di applicazione di tali atti delegati;
- 38) «emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento di un gruppo di veicoli»:
- per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242, l'importo calcolato secondo la formula di cui all'allegato I, punto 3, di tale regolamento;
  - per i veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242, il valore medio di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli appartenenti a tale gruppo di veicoli, indicato in conformità del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*\*) per il primo periodo di riferimento che decorrerà dalla data in cui l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione dei veicoli appartenenti a tale gruppo, che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400, è vietata in conformità dell'articolo 24 del regolamento (UE) 2017/2400;
- 39) «contratto di concessione», una «concessione di lavori» o una «concessione di servizi» quali definite all'articolo 5, punto 1), lettera a) o b), della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*\*);
- 40) «pedaggio in concessione», il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione;
- 41) «sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale», un sistema di pedaggio o di tariffazione in cui la modifica delle aliquote dovrebbe aumentare gli introiti di oltre il 10 % rispetto all'esercizio contabile precedente, escluso l'effetto dovuto all'aumento del traffico e dopo correzione per inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato dalla Commissione (Eurostat).
2. Ai fini del paragrafo 1, punto 2:
- in ogni caso, la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non eccede quella dell'attuale durata di vita predeterminata residua dei componenti delle infrastrutture al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione dei nuovi sistemi di pedaggio;

b) i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche per le infrastrutture destinate a ridurre il disturbo connesso al rumore, a introdurre tecnologie innovative o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte dell'operatore dell'infrastruttura corrispondenti a elementi ambientali obiettivi, come la protezione del suolo dalla contaminazione.

3. Fatto salvo l'articolo 7 *quinquies bis*, paragrafo 3, gli Stati membri possono trattare un camper come un pullman o un autobus, o come un'autovettura.

(\*) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

(\*\*) Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

(\*\*\*) Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

(\*\*\*\*) Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

(\*\*\*\*\*) Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

(\*\*\*\*\* ) Regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L 173, 9.7. 2018, pag. 1).

(\*\*\*\*\* ) Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).»;

3) gli articoli 7 e 7 *bis* sono sostituiti dai seguenti:

#### «Articolo 7

1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 *bis*, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi da 4 al 14 del presente articolo e agli articoli da 7 *bis* a 7 *duodecies*.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del TFUE, di applicare pedaggi e diritti di utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e diritti di utenza su tali altre strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra gli operatori. I pedaggi e i diritti di utenza per le strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea e che non sono autostrade soddisfano le condizioni di cui ai paragrafi 4 e 5 del presente articolo, all'articolo 7 *bis*, e all'articolo 7 *undecies*, paragrafi 1, 2 e 4.

3. Fatte salve le altre disposizioni della presente direttiva, i pedaggi e i diritti di utenza per le varie categorie di veicoli, per esempio veicoli pesanti, veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pullman e autobus, veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, minibus e autovetture, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri. Tuttavia, qualora impongano oneri sulle autovetture, gli Stati membri fissano oneri anche per i veicoli commerciali leggeri.

4. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente pedaggi e diritti di utenza a nessuna categoria di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare l'articolo 7 *quater bis*, paragrafo 3, l'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1 e l'articolo 7 *octies ter*, paragrafo 2, ai suddetti pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani laddove siano soddisfatte una o entrambe le condizioni seguenti:

- a) l'applicazione dell'articolo 7 *quater bis*, paragrafo 3, dell'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *octies ter*, paragrafo 2, non sarebbe tecnicamente praticabile per introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- b) l'applicazione dell'articolo 7 *quater bis*, paragrafo 3, dell'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *octies ter*, paragrafo 2, comporterebbe la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

Lo Stato membro che decida di non applicare l'articolo 7 *quater bis*, paragrafo 3, l'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1, e l'articolo 7 *octies ter*, paragrafo 2, conformemente al secondo comma del presente paragrafo notifica la propria decisione alla Commissione.

5. I pedaggi e i diritti di utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata su:

- a) cittadinanza dell'utente della strada;
- b) Stato membro o paese terzo di stabilimento dell'operatore dei trasporti;
- c) Stato membro o paese terzo di immatricolazione del veicolo; oppure
- d) origine o destinazione dell'operazione di trasporto.

6. Gli Stati membri possono prevedere pedaggi ridotti o diritti di utenza ridotti o decidere di non applicarli per determinati tratti stradali, o escludere completamente dai pedaggi determinati tratti stradali, in particolare dove vi sia bassa intensità di traffico in zone scarsamente popolate.

7. Nel caso di infrastrutture stradali oggetto di contratti di concessione, qualora il contratto sia stato firmato prima del 24 marzo 2022, o siano state ricevute offerte o risposte a inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 24 marzo 2022. Gli Stati membri possono scegliere di non applicare l'articolo 7 *bis*, paragrafo 3, l'articolo 7 *octies*, paragrafi 1 e 2, l'articolo 7 *octies bis* e l'articolo 7 *octies ter* ai pedaggi e ai diritti di utenza di tali infrastrutture fino al rinnovo del contratto di concessione o fino a quando il sistema di pedaggio o tariffazione non sarà sostanzialmente modificato.

8. Il paragrafo 7 si applica anche ai contratti a lungo termine, conclusi tra un'entità pubblica e un'entità non pubblica, firmati prima del 24 marzo, per l'esecuzione di lavori e/o la gestione di servizi diversi dall'esecuzione di lavori che non comprendano il trasferimento del rischio legato alla domanda.

9. Gli Stati membri possono prevedere pedaggi ridotti o diritti di utenza ridotti, o esenzioni dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per:

- a) i veicoli pesanti che sono esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*);
- b) i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 7,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente nell'esercizio della sua professione o per la consegna di merci prodotte artigianalmente, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi;
- c) qualsiasi veicolo che soddisfi le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), o qualsiasi veicolo utilizzato da una persona con disabilità o il cui proprietario sia una persona con disabilità; e
- d) i veicoli a emissioni zero aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile fino a 4,25 tonnellate.

10. A decorrere dal 25 marzo 2030, gli Stati membri non applicano diritti di utenza ai veicoli pesanti sulla rete centrale transeuropea dei trasporti.

11. In deroga al paragrafo 10, in casi debitamente giustificati, gli Stati membri possono applicare diritti di utenza ai veicoli pesanti su tratti della rete centrale transeuropea dei trasporti, ma solo in casi debitamente giustificati in cui l'applicazione di un pedaggio:

- a) comporterebbe costi amministrativi, di investimento e operativi sproporzionati rispetto agli introiti o ai benefici stimati che tale pedaggio genererebbe, per esempio a causa della lunghezza limitata dei tratti stradali interessati, della densità di popolazione relativamente bassa o dell'intensità di traffico relativamente scarsa; o

- b) provocherebbe una deviazione del traffico con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale o sulla salute pubblica.

Prima di applicare tali diritti di utenza, gli Stati membri notificano alla Commissione la loro intenzione in tal senso. Tale notifica comprende le ragioni che giustificano, alla luce del primo comma, l'applicazione dei diritti di utenza sulla base di criteri oggettivi e di informazioni chiare sui veicoli e sui tratti stradali interessati dal diritto di utenza.

Gli Stati membri possono presentare un'unica notifica per più tratti stradali interessati dalle esenzioni, a condizione che la giustificazione sia fornita per ciascun tratto.

12. Gli Stati membri che applicano un sistema comune di diritti di utenza a norma dell'articolo 8 adattano o sopprimono il sistema comune entro il 25 marzo 2032.

13. Per quanto riguarda i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, fino al 25 marzo 2027, gli Stati membri possono decidere di applicare pedaggi o diritti di utenza solo a quelli con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile di almeno 12 tonnellate, qualora ritengano che la riscossione di pedaggi o di diritti di utenza per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci di peso inferiore alle 12 tonnellate possa:

- a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli di rumore, la congestione del traffico, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;
- b) comportare costi amministrativi superiori al 15 % degli introiti aggiuntivi derivanti da questa estensione; o
- c) riguardare una categoria di veicoli che non è responsabile di più del 10 % dei costi di infrastruttura imputabili.

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi o diritti di utenza solo ai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non inferiore alle 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione unitamente ai motivi che ne sono alla base.

14. Nei casi in cui a tutti i veicoli pesanti sono applicati pedaggi, gli Stati membri possono scegliere di recuperare una percentuale diversa dei costi, da un lato, dai pullman, dagli autobus e dai camper e, dall'altro, dai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

15. Entro il 25 marzo 2027, la Commissione valuta l'attuazione e l'efficacia della presente direttiva per quanto riguarda l'imposizione di oneri sui veicoli leggeri.

Tale valutazione tiene conto dell'evoluzione dei sistemi di tariffazione applicati ai veicoli leggeri in termini della tipologia di tariffazione applicata alle varie categorie di veicoli, dell'estensione della rete coperta, della proporzionalità dei prezzi e di altri elementi pertinenti.

Sulla base di tale valutazione, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa di modifica delle pertinenti disposizioni della presente direttiva.

#### Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura.

2. Se sono imposti diritti di utenza sui veicoli pesanti, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i seguenti periodi: un giorno, una settimana, un mese, un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10 % dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5 % di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2 % di quella annuale.

Uno Stato membro può decidere che ai veicoli immatricolati nel loro territorio si applicano solo aliquote annuali.

Gli Stati membri fissano i diritti di utenza, comprendenti i costi amministrativi, per tutti i veicoli pesanti, a un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

3. Se sono imposti diritti di utenza sulle autovetture, la disponibilità dell'infrastruttura è offerta almeno per i periodi seguenti: un giorno, una settimana o 10 giorni o entrambi, un mese o due mesi o entrambi, e un anno. L'aliquota bimestrale non è superiore al 30 % dell'aliquota annuale, l'aliquota mensile non è superiore al 19 % di quella annuale, l'aliquota per 10 giorni non è superiore al 12 % dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore all'11 % di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 9 % dell'aliquota annuale.

Gli Stati membri possono limitare i diritti di utenza giornalieri unicamente a fini di transito.

Gli Stati membri possono rendere disponibile l'infrastruttura anche per altri periodi di tempo. In tali casi, gli Stati membri applicano aliquote conformi al principio della parità di trattamento degli utenti, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti, in particolare dell'aliquota annuale e delle aliquote applicate per gli altri periodi di cui al primo comma, dei modelli di impiego e dei costi amministrativi esistenti.

Per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei diritti di utenza adottati prima del 24 marzo 2022, gli Stati membri possono mantenere le aliquote superiori ai limiti di cui al primo comma, a condizione che fossero in vigore prima di tale data, e possono mantenere le corrispondenti aliquote superiori per altri periodi di impiego, nel rispetto del principio della parità di trattamento. Rispettano tuttavia i limiti di cui al primo comma, nonché quelli di cui al secondo comma nel momento in cui entrano in vigore sistemi di tariffazione modificati in modo sostanziale o comunque entro il 25 marzo 2030.

4. Per i minibus e i veicoli commerciali leggeri, gli Stati membri ottemperano alle prescrizioni del paragrafo 2 o 3. Qualora impongano diritti di utenza di importo diverso per i veicoli commerciali leggeri e le autovetture, gli Stati membri fissano diritti di utenza più elevati per i veicoli commerciali leggeri rispetto alle autovetture.

5. Entro il 25 marzo 2027, la Commissione valuta la fattibilità tecnica e giuridica della differenziazione del trattamento dei diversi veicoli commerciali leggeri in funzione del fatto che il veicolo commerciale leggero in questione sia dotato o meno di un tachigrafo. Sulla base di tale valutazione, la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa di modifica della presente direttiva.»;

(\*) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

4) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 bis bis

1. Gli Stati membri che hanno applicato pedaggi sulla loro rete centrale transeuropea dei trasporti o su parte di essa, prima del 24 marzo 2022, possono istituire un sistema di tariffazione combinato per tutti i veicoli pesanti o per alcune tipologie di veicoli pesanti.

2. In tale sistema di tariffazione combinato, gli Stati membri possono, in deroga all'articolo 7, paragrafo 10, applicare diritti di utenza a tutti i veicoli pesanti o ad alcune tipologie di veicoli pesanti, comprese alcune categorie di peso dei veicoli pesanti sulla rete centrale transeuropea dei trasporti o su parti di essa, conformemente all'articolo 7, paragrafo 4.

3. I diritti di utenza di cui al paragrafo 2 del presente articolo sono differenziati e a norma dell'articolo 7 *octies bis* e in base alla classe di emissione Euro. Gli Stati membri fissano inoltre i diritti di utenza, comprendenti i costi amministrativi, per i veicoli pesanti interessati, a un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

4. Gli Stati membri che istituiscono il sistema di tariffazione combinato effettuano una valutazione d'impatto o un'analisi che ne spieghi e giustifichi l'introduzione, che è notificata alla Commissione almeno sei mesi prima dell'introduzione stessa.»;

5) gli articoli 7 *ter* e 7 *quater* sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 7 *ter*

1. L'onere per l'infrastruttura per i veicoli pesanti si fonda sul principio del recupero dei costi di infrastruttura. L'onere medio ponderato per l'infrastruttura per i veicoli pesanti è stabilito in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. L'onere medio ponderato per l'infrastruttura può comprendere anche la remunerazione del capitale e/o un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti gli oneri per l'infrastruttura per i veicoli pesanti e i veicoli soggetti a tali oneri. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

*Articolo 7 quater*

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, all'inquinamento acustico dovuto al traffico, alle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico o a qualsiasi combinazione di tali fattori.

Quando impongono oneri per i costi esterni in relazione ai veicoli pesanti, gli Stati membri differenziano tali oneri e li fissano conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III *bis*, nel rispetto dei valori di riferimento indicati negli allegati III *ter* e III *quater*. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

2. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito dallo Stato membro interessato. Se uno Stato membro designa a tal fine un'autorità, questa è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.

3. Gli Stati membri possono applicare esenzioni che consentano di modulare gli oneri per i costi esterni per i veicoli di interesse storico.»;

6) sono inseriti gli articoli seguenti:

*«Articolo 7 quater bis*

1. Quando impongono oneri per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico o acustico, gli Stati membri tengono conto dei costi relativi alla rete o alla parte della rete per la quale sono imposti tali oneri e i veicoli che sono soggetti a tali oneri.

2. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione dei costi dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli pesanti conformi alle norme Euro più rigorose in materia di emissioni.

Il primo comma cessa di applicarsi quattro anni dopo la data di applicazione delle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

3. A decorrere dal 25 marzo 2026, gli Stati membri applicano un onere per i costi esterni legati all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, ai veicoli pesanti per la rete a pedaggio di cui all'articolo 7, paragrafo 1.

In deroga al primo comma, gli Stati membri possono tuttavia decidere di non applicare un onere per i costi esterni a tali tratti stradali qualora ciò comporti la deviazione dei veicoli più inquinanti con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

4. Gli Stati membri possono valutare la possibilità di imporre un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> e all'inquinamento atmosferico o sconti relativi a tali emissioni, qualora i pedaggi in concessione non siano differenziati a norma degli articoli 7 *octies* e 7 *octies bis* per i veicoli pesanti, e in conformità dell'articolo 7 *octies ter* per i veicoli leggeri.

Il risultato di tale valutazione facoltativa, comprendente una giustificazione del motivo per cui l'onere per i costi esterni o uno sconto non sono applicati, è notificato alla Commissione.

*Articolo 7 quater ter*

1. Gli Stati membri possono applicare oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> più elevati rispetto ai valori di riferimento stabiliti nell'allegato III *quater*, purché ciò avvenga in modo non discriminatorio e si limiti a non oltre il doppio dei valori di cui all'allegato III *quater*. Qualora applichino il presente paragrafo, gli Stati membri motivano la loro decisione e la notificano alla Commissione, in conformità dell'allegato III *bis*.

2. Per i bus e i pullman gli Stati membri possono decidere di applicare gli stessi valori o valori minori rispetto a quelli applicati ai veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

3. Un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> può essere combinato con un onere per l'infrastruttura che è stato differenziato conformemente all'articolo 7 *octies bis*.

4. Entro il 25 marzo 2027, la Commissione valuta l'attuazione e l'efficacia dell'imposizione di oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> nonché la sua coerenza con la direttiva 2003/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e la direttiva 2003/87/CE del Consiglio (\*\*). Sulla base di tale valutazione, se del caso, la Commissione presenta una proposta legislativa di modifica del presente articolo. Qualora il presente articolo non sia modificato di conseguenza entro il 1° gennaio 2027, ma la direttiva 2003/87/CE o la direttiva 2003/96/CE sia stata modificata in

modo da internalizzare efficacemente almeno una parte dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal trasporto su strada, la Commissione adotta atti delegati a norma dell'articolo 9 *quinquies* della presente direttiva, modificando l'allegato III *quater* della presente direttiva per adeguare i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>, tenendo conto dell'effettivo prezzo del carbonio applicato ai combustibili per il trasporto su strada nell'Unione.

(\*) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

(\*\*) Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).»;

7) l'articolo 7 *quinquies* è sostituito dal seguente:

«Articolo 7 *quinquies*

Non più tardi di sei mesi dall'adozione di nuove norme Euro più rigorose in materia di emissioni, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa per determinare i corrispondenti valori di riferimento di cui all'allegato III *ter* e per adeguare le aliquote massime dei diritti di utenza di cui all'allegato II.»;

8) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 *quinquies bis*

1. Nel rispetto delle prescrizioni dell'allegato V, gli Stati membri possono imporre un onere connesso alla congestione del traffico per qualsiasi tratto della loro rete stradale interessato da tale fenomeno. L'onere connesso alla congestione del traffico può essere richiesto solo per i tratti stradali regolarmente congestionati e solo per i periodi in cui tipicamente si verificano le congestioni.

2. Gli Stati membri specificano i tratti stradali e i periodi di cui al paragrafo 1 sulla base di criteri oggettivi in rapporto ai livelli di esposizione ai quali le strade e le loro prossimità sono interessate dalla congestione, misurati tra l'altro in termini di ritardi medi o di lunghezza media delle code.

3. L'onere connesso alla congestione del traffico eventualmente imposto per un tratto della rete stradale si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli, in conformità dei fattori di equivalenza standard di cui all'allegato V. Gli Stati membri possono tuttavia esentare, in tutto o in parte, i minibus, gli autobus e i pullman dall'onere connesso alla congestione del traffico per promuovere il trasporto collettivo, lo sviluppo socioeconomico e la coesione territoriale. I camper, indipendentemente dalla loro massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile, non sono considerati pullman e autobus ai fini del presente paragrafo.

4. L'onere connesso alla congestione del traffico è fissato conformemente ai requisiti minimi di cui all'allegato V. Esso rispecchia i costi causati dai veicoli agli altri utenti della strada, e indirettamente alla società, e rispetta i valori di riferimento di cui all'allegato VI per ciascun tipo di strada. Quando uno Stato membro intende applicare oneri connessi alla congestione del traffico più elevati rispetto ai valori di riferimento di cui all'allegato VI, lo notifica alla Commissione conformemente alle prescrizioni di cui all'allegato V.

Gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, sono utilizzati per affrontare il problema della congestione del traffico o per sviluppare trasporti e mobilità sostenibili in generale.

Qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale, si considera che uno Stato membro abbia applicato il secondo comma se quest'ultimo attua politiche di sostegno finanziario per affrontare il problema della congestione del traffico o per sviluppare trasporto e mobilità sostenibili che hanno un valore equivalente agli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico.

5. Gli Stati membri pongono in essere meccanismi adeguati di monitoraggio dell'impatto degli oneri connessi alla congestione del traffico e di revisione dei relativi importi. Ogni Stato membro rivede periodicamente gli importi degli oneri, almeno ogni tre anni, per fare sì che non risultino superiori ai costi causati dalla congestione del traffico nel proprio territorio e nei tratti stradali per i quali è imposto un onere connesso alla congestione del traffico.»;

9) all'articolo 7 *sexies*, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri calcolano il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura per i veicoli pesanti utilizzando una metodologia fondata sui principi fondamentali di calcolo di cui all'articolo 7 *ter* e all'allegato III.

2. Per i pedaggi in concessione, il livello più elevato di onere per l'infrastruttura per i veicoli pesanti è equivalente o inferiore al livello risultante dall'utilizzo di una metodologia fondata sui principi fondamentali di calcolo di cui all'articolo 7 *ter* e all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza è effettuata in base a un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione.»;

10) gli articoli 7 *septies* e 7 *octies* sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 7 *septies*

1. Previa comunicazione alla Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di applicare una maggiorazione all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali regolarmente congestionati o il cui utilizzo da parte dei veicoli è causa di significativi danni ambientali, a condizione che:

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nel finanziamento dello sviluppo di servizi di trasporto, o nella costruzione o manutenzione di infrastrutture per i trasporti della rete centrale transeuropea dei trasporti che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situate nel medesimo corridoio della sezione stradale per la quale è applicata la maggiorazione;
- b) la maggiorazione non superi il 15 % dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *sexies*, della presente direttiva, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di un corridoio della rete centrale identificato conformemente al capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25 % di tale onere medio ponderato per l'infrastruttura, o quando due o più Stati membri applicano una maggiorazione nello stesso corridoio, nel qual caso, previo accordo di tutti gli Stati membri che fanno parte di tale corridoio e che confinano con gli Stati membri nel cui territorio si trova la sezione del corridoio cui dev'essere applicata una maggiorazione, tale maggiorazione può superare il 25 %, ma non può eccedere il 50 % di tale onere medio ponderato per l'infrastruttura;
- c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto al trattamento riservato agli altri utenti della strada;
- d) prima dell'applicazione della maggiorazione siano trasmessi alla Commissione una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento delle infrastrutture per i trasporti o dei servizi di trasporto di cui alla lettera a);
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

2. Nel caso di un nuovo progetto transfrontaliero, le maggiorazioni possono essere applicate esclusivamente previo assenso di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto.

3. Una maggiorazione può essere applicata a un onere per l'infrastruttura differenziato conformemente all'articolo 7 *octies*, 7 *octies bis* o 7 *octies ter*.

4. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie dallo Stato membro che intende applicare la maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 *quater*. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo o che comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può adottare atti di esecuzione per respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato membro interessato oppure chiedere di modificarli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 3.

5. Non possono essere applicate maggiorazioni ai tratti stradali sui quali sono imposti oneri connessi alla congestione del traffico.

*Articolo 7 octies*

1. L'onere per l'infrastruttura può essere differenziato al fine di ridurre la congestione del traffico, di minimizzare i danni all'infrastruttura, di ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura interessata o di promuovere la sicurezza stradale, a condizione che:

- a) la differenziazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;
- b) la differenziazione sia applicata in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione;
- c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore al 175 % del limite massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *ter*;
- d) i periodi di punta durante i quali sono imposti gli oneri per l'infrastruttura più elevati al fine di ridurre la congestione non superino le sei ore giornaliere;
- e) la differenziazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli utenti della strada che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale;
- f) sul tratto stradale in questione non sia applicato un onere connesso alla congestione del traffico.

Gli Stati membri che intendono introdurre una tale differenziazione o modificarne una esistente informano la Commissione e trasmettono le informazioni necessarie a valutare se le condizioni sono rispettate.

2. Fino a quando non inizia ad applicarsi la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza di cui all'articolo 7 *octies bis*, per quanto concerne i veicoli pesanti gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura in funzione della classe di emissione Euro dei veicoli, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 % l'importo del medesimo onere imposto per veicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni Euro. Una volta che gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza sono differenziati conformemente all'articolo 7 *octies bis*, gli Stati membri possono interrompere la differenziazione in funzione della classe di emissione Euro.

In deroga al primo comma, uno Stato membro può decidere di non applicare l'obbligo di variazione dell'onere per l'infrastruttura qualora si applichi una delle condizioni seguenti:

- a) la differenziazione pregiudicherebbe gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel rispettivo territorio;
- b) non sarebbe tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- c) comporterebbe la deviazione dei veicoli più inquinanti, con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica;
- d) il pedaggio comprende un onere per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico.

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione.

3. Le differenziazioni di cui al presente articolo non sono finalizzate a generare introiti aggiuntivi.»;

11) sono inseriti gli articoli seguenti:

*«Articolo 7 octies bis*

1. Gli Stati membri differenziano gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza per i veicoli pesanti conformemente al presente articolo.

Gli Stati membri applicano tale differenziazione ai sottogruppi di veicoli pesanti contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242, al più tardi due anni dopo la pubblicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento per tali sottogruppi di veicoli negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, di tale regolamento.

Per le classi di emissione di CO<sub>2</sub> 1, 4 e 5, di cui al paragrafo 2 del presente articolo, tale variazione si applica ai gruppi di veicoli pesanti non contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242, al più tardi due anni dopo la pubblicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento negli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 7 del presente articolo, per il gruppo pertinente. Se l'allegato I, punto 5.1., del regolamento (UE) 2019/1242 è modificato da un atto legislativo dell'Unione in modo da contemplare le emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento pertinenti per un gruppo di veicoli pesanti, tali emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento non dovrebbero più essere determinate a norma del paragrafo 7 del presente articolo, ma conformemente all'allegato I, punto 5.1., di detto regolamento.

Qualora siano determinate traiettorie di riduzione delle emissioni per i gruppi di veicoli pesanti non contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242, da un atto legislativo dell'Unione che modifica l'allegato I, punto 5.1., di tale regolamento, le differenziazioni per le classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2 e 3, quali definite al paragrafo 2 del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle nuove traiettorie di riduzione delle emissioni.

Fatta salva la riduzione delle aliquote di cui al paragrafo 3, gli Stati membri possono prevedere aliquote ridotte per gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza, o esenzioni dall'obbligo di pagare tali oneri o diritti, applicabili ai veicoli a emissioni zero di qualsiasi gruppo di veicoli a decorrere dal 24 marzo 2022 fino al 31 dicembre 2025. A decorrere dal 1° gennaio 2026 tali riduzioni sono limitate al 75 % rispetto all'onere applicabile alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1, quale definita al paragrafo 2.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, per ciascun tipo di veicolo pesante gli Stati membri stabiliscono le seguenti classi di emissione di CO<sub>2</sub>:

- a) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1 – veicoli che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO<sub>2</sub> di cui alle lettere da b) a e);
- b) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 2 – veicoli del sottogruppo di veicoli sg immatricolati per la prima volta nel periodo di riferimento dell'anno Y con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori al 5 % al di sotto della traiettoria di riduzione delle emissioni per il periodo di riferimento dell'anno Y e il sottogruppo di veicoli sg, ma che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO<sub>2</sub> di cui alle lettere c), d) ed e);
- c) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 3 – veicoli del sottogruppo di veicoli sg immatricolati per la prima volta nel periodo di riferimento dell'anno Y con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori all'8 % al di sotto della traiettoria di riduzione delle emissioni per il periodo di riferimento dell'anno Y e il sottogruppo di veicoli sg, che non appartengono ad alcuna delle classi di emissione di CO<sub>2</sub> di cui alle lettere d) ed e);
- d) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 4 – veicoli pesanti a basse emissioni;
- e) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 5 – veicoli a emissioni zero.

Gli Stati membri provvedono affinché la classificazione di un veicolo appartenente alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 2 o 3 sia riesaminata ogni sei anni dopo la data di prima immatricolazione e, se del caso, il veicolo sia riclassificato nella classe di emissione pertinente sulla base delle soglie applicabili in quel momento. La riclassificazione prende effetto, per quanto riguarda un diritto di utenza, al più tardi il primo giorno della sua validità, o dopo il giorno di tale riclassificazione.

3. Fermo restando il paragrafo 1, oneri e diritti ridotti si applicano ai veicoli nelle classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2, 3, 4 e 5 secondo le percentuali seguenti:

- a) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 2 – dal 5 % al 15 % di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1;
- b) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 3 – dal 15 % al 30 % di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1;
- c) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 4 – dal 30 % al 50 % di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1;
- d) classe di emissione di CO<sub>2</sub> 5 – dal 50 % al 75 % di riduzione rispetto agli oneri o diritti applicabili alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 1.

Qualora l'onere per l'infrastruttura o il diritto di utenza sia differenziato anche secondo la classe di emissione Euro, le riduzioni di cui al primo comma si applicano rispetto all'onere applicato in caso di rispetto delle norme più rigorose in materia di emissioni.

4. Le differenziazioni di cui al presente articolo non sono finalizzate a generare introiti aggiuntivi.

5. In deroga al paragrafo 1, uno Stato membro può decidere di non applicare l'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura conformemente al paragrafo 2, laddove un onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> sia applicato e differenziato in funzione dei valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>, nell'allegato III *quater*.

6. Sui tratti stradali in cui un veicolo funziona in modo verificabile senza emissioni di CO<sub>2</sub>, gli Stati membri possono applicare a tale veicolo oneri e diritti ridotti in base alla classe di emissione di CO<sub>2</sub> 5. Gli Stati membri che si avvalgono di tale opzione applicano gli oneri e i diritti applicabili alla classe di emissioni di CO<sub>2</sub> 1 al veicolo in questione su altri tratti stradali.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione per specificare le emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento per i gruppi di veicoli non contemplati dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242.

Tali atti di esecuzione riportano i dati pertinenti per ciascun gruppo di veicoli pubblicati nella relazione di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/956. La Commissione adotta tali atti di esecuzione al più tardi sei mesi dopo la pubblicazione della pertinente relazione di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/956.

8. Entro il 25 marzo 2027, la Commissione valuta l'attuazione e l'efficacia della differenziazione degli oneri basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di cui al presente articolo nonché se sia ancora necessario e la sua coerenza con le direttive 2003/87/CE e 2003/96/CE. Sulla base di tale valutazione, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa di modifica delle pertinenti disposizioni della presente direttiva relative alla differenziazione degli oneri basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

9. Ogni cinque anni dopo il 24 marzo 2022, la Commissione rivede le aliquote massime per i diritti di utenza di cui all'allegato II e i livelli di riduzione di cui al paragrafo 3, e, se del caso, presenta una proposta legislativa, basata sui risultati del processo di riesame, per modificare tali disposizioni.

10. Ogni trenta mesi dopo il 24 marzo 2022, la Commissione elabora una relazione in cui valuta l'adeguatezza delle soglie per le classi di emissione di CO<sub>2</sub> 2 e 3 di cui all'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 2, lettere b) e c) della presente direttiva, in relazione alle emissioni di riferimento pubblicate a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242 o alle emissioni di CO<sub>2</sub> comunicate a norma del regolamento (UE) 2018/956 e, se del caso, presenta una proposta legislativa di modifica di tali soglie sulla base dei risultati della valutazione.

11. L'applicazione della differenziazione degli oneri basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di cui al presente articolo non è obbligatoria nel caso in cui sia applicata un'altra misura di fissazione del prezzo del carbonio ai combustibili per il trasporto su strada nell'Unione.

#### Articolo 7 *octies ter*

1. Gli Stati membri possono differenziare i pedaggi e i diritti di utenza per i veicoli leggeri in base alle prestazioni ambientali dei veicoli, determinate dalle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto o ciclo ponderato), registrate al punto 49 del certificato di conformità del veicolo, e dalle prestazioni in materia di emissioni secondo la classificazione Euro.

Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, le aliquote più basse per pedaggi e diritti di utenza si applicano alle autovetture, ai minibus e ai veicoli commerciali leggeri che soddisfano entrambe le condizioni seguenti:

- a) le loro emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione (\*), sono pari a zero o inferiori ai seguenti livelli:
  - i) per il periodo 2021-2024 l'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub>, è definito conformemente alla parte A, punto 6, e alla parte B, punto 6, dell'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*);
  - ii) per il periodo 2025-2029, agli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE determinati conformemente all'allegato I, parte A, punto 6.1.1, e parte B, punto 6.1.1, del regolamento (UE) 2019/631;
  - iii) per il periodo successivo al 2030, agli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE determinati conformemente all'allegato I, parte A, punto 6.1.2, e parte B, punto 6.1.2, del regolamento (UE) 2019/631;
- b) le loro emissioni di inquinanti, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151, corrispondono a quanto specificato nella tabella dell'allegato VII della presente direttiva. Gli Stati membri possono applicare la riduzione per i veicoli a emissioni zero di cui all'allegato VII della presente direttiva senza applicare riduzioni per le altre categorie di prestazioni in materia di emissioni di cui al suddetto allegato.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2026, ove tecnicamente fattibile, gli Stati membri differenziano i pedaggi e le aliquote annuali dei diritti di utenza per i furgoni e i minibus in funzione delle prestazioni ambientali del veicolo, conformemente alle norme di cui all'allegato VII. A tal fine, le disposizioni del paragrafo 1, secondo comma, sono indicative.

Se gli Stati membri decidono di applicare diversi criteri per il calcolo delle prestazioni in materia di emissioni o livelli di riduzione diversi da quelli di cui al paragrafo 1, o decidono di includere criteri diversi o aggiuntivi, ne danno notifica alla Commissione e motivano la loro scelta, almeno sei mesi prima dell'introduzione di qualsiasi differenziazione.

Tuttavia, gli Stati membri possono decidere di applicare riduzioni solo ai veicoli a emissioni zero, senza applicare alcuna differenziazione ad altri veicoli e senza darne notifica alla Commissione.

3. Fatte salve le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri possono tenere conto di un miglioramento nelle prestazioni ambientali del veicolo legato alla sua conversione all'uso di combustibili alternativi.
4. Gli Stati membri possono adottare misure eccezionali per tassare i veicoli di interesse storico.
5. Le differenziazioni di cui al presente articolo non sono finalizzate a generare introiti aggiuntivi.

- (\*) Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).
- (\*\*) Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).»;

12) l'articolo 7 *nonies* è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«1. Almeno sei mesi prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, gli Stati membri comunicano alla Commissione.»;

ii) alla lettera a) è aggiunto il trattino seguente:

”— se del caso, informazioni chiare sulle principali caratteristiche del sistema di telepedaggio stradale, compresa l'interoperabilità.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Quando comunica alla Commissione le informazioni previste dal paragrafo 1, uno Stato membro può includere informazioni su più di una modifica di un sistema di pedaggio o di tariffazione che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura. Se la Commissione è già stata informata di una modifica, si considera che lo Stato membro abbia già soddisfatto gli obblighi di informazione di cui al paragrafo 1 e tale modifica può essere attuata senza informare ulteriormente la Commissione.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o di tariffazione nuovo o modificato in modo sostanziale che prevede l'imposizione di un onere per i costi esterni o di un onere connesso alla congestione del traffico, gli Stati membri informano la Commissione circa la rete stradale interessata e le aliquote previste per categoria di veicolo e classe di emissione e, se del caso, ne danno notifica alla Commissione a norma dell'allegato III bis, punto 2, o dell'allegato V, punto 2.»;

d) il paragrafo 4 è soppresso;

13) l'articolo 7 *decies* è così modificato:

a) al paragrafo 2, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

- «b) tali sconti o riduzioni rispecchino risparmi effettivi dei costi amministrativi per il trattamento degli utenti abituali rispetto agli utenti occasionali;
- c) tali riduzioni non superino il 13 % dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Gli Stati membri possono concedere sconti o riduzioni dell'onere nell'infrastruttura per le autovetture per gli utenti abituali, in particolare in aree in cui gli insediamenti sono isolati e nelle periferie delle città. La diminuzione degli introiti dovuta a sconti concessi a utenti abituali non è imposta a carico di altri utenti che utilizzano l'infrastruttura meno frequentemente.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Fatte salve le condizioni di cui all'articolo 7 *octies*, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 7 *octies*, paragrafo 3, della presente direttiva, per i grandi progetti della rete centrale transeuropea dei trasporti, le cui mappe sono individuate all'allegato I del regolamento (UE) n. 1315/2013, le aliquote dei pedaggi possono essere sottoposte ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta di altre modalità di trasporto. La struttura di tariffazione risultante è lineare e proporzionata. I suoi dettagli sono resi pubblici e applicabili a tutti gli utenti alle stesse condizioni. Ciò non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati.»;

14) l'articolo 7 *undecies* è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'applicazione, la riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza sono effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli e verifiche obbligatori alle frontiere interne dell'Unione. A tale fine gli Stati membri cooperano per adottare metodi che consentano agli utenti della strada di pagare i pedaggi e i diritti di utenza 24 ore su 24, almeno per via elettronica, alla frontiera o nei principali punti di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali tali pedaggi e diritti sono applicati. Gli Stati membri non hanno l'obbligo di mettere a disposizione punti di pagamento fisici.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Qualora un conducente o, se del caso, l'operatore dei trasporti o il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) non sia in grado di dimostrare la classe di emissione del veicolo ai fini dell'articolo 7 *octies*, paragrafo 2, dell'articolo 7 *octies bis* o dell'articolo 7 *octies ter*, il pedaggio o i diritti di utenza imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'utente della strada possa dichiarare la classe di emissione del veicolo almeno per via elettronica prima di utilizzare l'infrastruttura. Essi possono mettere a disposizione mezzi elettronici e non elettronici per consentire all'utente di fornire prove per beneficiare di riduzioni dei pedaggi o, se del caso, in caso di controllo. Gli Stati membri possono esigere che le prove presentate per via elettronica siano fornite prima dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire che la presentazione di prove successiva all'utilizzo dell'infrastruttura sia accettata per 30 giorni o per un periodo più lungo stabilito dagli Stati membri dopo l'utilizzo dell'infrastruttura e per garantire il rimborso dell'eventuale differenza tra i pedaggi o i diritti di utenza applicati e il pedaggio o il diritto di utenza corrispondente alla classe di emissione del veicolo in questione che risulti dalle prove fornite entro il termine applicabile.»;

c) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Se uno Stato membro applica un pedaggio per un determinato veicolo, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere per l'infrastruttura, l'importo dell'onere per i costi esterni e l'importo dell'onere connesso alla congestione del traffico, ove imposto, sono indicati in una ricevuta consegnata all'utente della strada, se possibile per via elettronica. L'utente della strada può acconsentire a non ricevere la ricevuta.

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri impongono e riscuotono l'importo corrispondente agli oneri per l'infrastruttura, agli oneri per i costi esterni e agli oneri connessi alla congestione del traffico mediante un sistema di telepedaggio che sia conforme alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). La Commissione promuove la cooperazione tra gli Stati membri che possa risultare necessaria per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello europeo.

(\*) Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).»;

15) l'articolo 7 *duodecies* è sostituito dal seguente:

«Articolo 7 *duodecies*

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggi, la libertà di prevedere una compensazione adeguata.»;

16) l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 2, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) il pagamento dei diritti di utenza comuni dà accesso alla rete definita dagli Stati membri partecipanti ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2;

b) i diritti di utenza comuni sono fissati dagli Stati membri partecipanti a un importo non superiore a quello massimo indicato all'articolo 7 *bis*»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. Nel caso di un sistema comune di diritti di utenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il termine ultimo per l'applicazione delle differenziazioni di cui all'articolo 7 *octies bis*, paragrafo 1, secondo e terzo comma, è esteso fino al 25 marzo 2025 o, qualora le emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento siano pubblicate successivamente al 24 marzo 2022, a tre anni dalla pubblicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di riferimento.»;

17) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 *bis* è sostituito dal seguente:

«1 *bis*. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare:

a) diritti regolatori specificamente destinati a ridurre la congestione del traffico o a combattere gli impatti ambientali, inclusa la cattiva qualità dell'aria, in qualsiasi strada situata in un'area urbana, incluse le strade della rete transeuropea che attraversano aree urbane;

b) oneri specificamente destinati a finanziare la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e lo sviluppo di impianti, incorporati o installati lungo o sopra le strade, che forniscono energia ai veicoli a basse e a zero emissioni in movimento e applicati a tali veicoli.

Tali oneri sono applicati su base non discriminatoria.»;

b) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;

18) all'articolo 9 *quater*, è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.»;

19) gli articoli 9 *quinquies* e 9 *sexies* sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 9 *quinquies*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *sexies* per modificare la presente direttiva in relazione all'allegato 0, le formule di cui allegato III *bis*, punti 4.1 e 4.2, e gli importi indicati nelle tabelle degli allegati III *ter* e III *quater* onde adeguarli al progresso scientifico e tecnico.

Nelle circostanze di cui all'articolo 7 *quater ter*, paragrafo 4, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 9 *sexies* per modificare la presente direttiva per quanto riguarda i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> di cui all'allegato III *quater*, tenendo conto dell'effettivo prezzo del carbonio applicato ai combustibili per il trasporto su strada nell'Unione. Tali modifiche si limitano a garantire che il livello degli oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> non vada al di là di quanto necessario per internalizzare tali costi esterni.

#### Articolo 9 *sexies*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 *quinquies* è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 24 marzo 2022. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9 *quinquies* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (\*).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9 *quinquies* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

(\*) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

- 20) gli articoli 9 *septies* e 9 *octies* sono soppressi;
- 21) gli articoli 10 *bis* e 11 sono sostituiti dai seguenti:

#### «Articolo 10 *bis*

1. Gli importi in euro di cui all'allegato II e gli importi in centesimi di cui alle tabelle degli allegati III *ter* e III *quater* sono adeguati ogni due anni al fine di tenere conto delle modifiche dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato dalla Commissione (Eurostat). Il primo adeguamento è eseguito entro il 31 marzo 2025.

Gli importi sono aggiornati automaticamente adattando l'importo di base in euro o in centesimi rispetto alla variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati all'importo più vicino all'euro per quanto riguarda l'allegato II, e all'importo più vicino al decimo di centesimo per quanto riguarda gli allegati III *ter* e III *quater*.

2. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* gli importi adeguati di cui al paragrafo 1 entro il 31 marzo 2025. Tali importi adeguati entrano in vigore il primo giorno del mese successivo alla pubblicazione.

#### Articolo 11

1. Entro il 25 marzo 2025, e ogni cinque anni a partire da quel momento gli Stati membri pubblicano in forma aggregata una relazione sui pedaggi e sui diritti di utenza imposti nel rispettivo territorio.

2. La relazione pubblicata conformemente al paragrafo 1 contiene informazioni relative a quanto segue:
- a) evoluzione degli oneri per l'uso dell'infrastruttura stradale, vale a dire le reti e le categorie di veicoli interessate, comprese eventuali esenzioni a norma degli articoli 7, 7 *quater* o 7 *octies ter*;
  - b) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione della categoria del veicolo e del tipo di veicolo pesante;
  - c) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma degli articoli 7 *octies*, 7 *octies bis* o 7 *octies ter*;
  - d) se del caso, differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione a norma dell'articolo 7 *octies*, paragrafo 1;
  - e) onere per i costi esterni imposto per ciascuna combinazione di classe di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo;
  - f) onere medio ponderato per l'infrastruttura e introiti totali derivanti dalla riscossione di tale onere;
  - g) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni;
  - h) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico per categoria di veicolo;
  - i) introiti totali derivanti dalle maggiorazioni e i tratti stradali su cui sono stati generati;
  - j) introiti totali derivanti dalla riscossione dei pedaggi o dei diritti di utenza o, se del caso, entrambi;
  - k) uso degli introiti derivanti dall'applicazione della presente direttiva e modo in cui tale uso ha consentito allo Stato membro di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, o qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale le informazioni sul livello di spesa assegnata all'infrastruttura del trasporto stradale e ai progetti di trasporto sostenibile; e
  - l) evoluzione della quota di veicoli appartenenti alle varie classi di emissione sulle strade a pedaggio.

Gli Stati membri che rendono pubbliche *online* tali informazioni possono decidere di non redigere la relazione.»;

22) gli allegati sono così modificati:

- a) gli allegati 0, II, III, III *bis*, III *ter* e IV sono modificati conformemente ai punti 1, 2, 3, 4, 5 e 7 dell'allegato della presente direttiva;
- b) è aggiunto il testo di cui ai punti 6 e 8 dell'allegato della presente direttiva quale allegati III *quater*, V, VI e VII della direttiva 1999/62/CE.

## Articolo 2

### Modifiche della direttiva 1999/37/CE

L'allegato I della direttiva 1999/37/CE è così modificato:

1) il punto II.6 (V.7) è sostituito dal seguente:

«(V.7) emissioni di CO<sub>2</sub> (in g/km) o emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> laddove indicate al punto 49.5 del certificato di conformità CE dei veicoli pesanti, quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione (\*) o al punto 49.5 del certificato di omologazione individuale del veicolo definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione del 15 aprile 2020 che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).»;

2) è aggiunto il punto seguente:

«(V.10) classe di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti determinata al momento della prima immatricolazione, conformemente all'articolo 7 *octies-bis*, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

(\*) 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 (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).».

### Articolo 3

#### Modifica della direttiva (UE) 2019/520

Nell'allegato I della direttiva (UE) 2019/520, la parte I «Dati relativi ai veicoli» della sezione «Dati forniti in seguito alla ricerca automatizzata effettuata a norma dell'articolo 23, paragrafo 1», è sostituita dalla seguente:

«Parte I. Dati relativi ai veicoli»

Elemento	M/O <sup>(1)</sup>	Note
Numero di immatricolazione	M	
Numero di telaio/Numero di identificazione del veicolo (VIN)	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Marca	M	(D.1 <sup>(2)</sup> ) per esempio Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	M	(D.3) per esempio Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	M	) per esempio ciclomotori, moto, auto
Categoria di emissione EURO	M	per esempio Euro 4, EURO 6
Classe di emissione CO <sub>2</sub>	O	applicabile ai veicoli pesanti
Data di reclassificazione	O	applicabile ai veicoli pesanti
CO <sub>2</sub> in g/tkm	O	applicabile ai veicoli pesanti
massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico del veicolo	M	

<sup>(1)</sup> M = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O = facoltativo.

<sup>(2)</sup> Codice armonizzato dell'Unione, vedere la direttiva 1999/37/CE.».

### Articolo 4

#### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 25 marzo 2024. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle misure principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 5***Entrata in vigore**

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

*Articolo 6***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 24 febbraio 2022

*Per il Parlamento europeo*

*La president*

R. METSOLA

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

A. PANNIER-RUNACHER

---

## ALLEGATO

1) Al punto 3 dell'allegato 0 della direttiva 1999/62/CE, è aggiunta la tabella seguente:

«Limiti di emissione Euro VI

	Valori limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Nota:

PI = accensione comandata

CI = accensione spontanea

<sup>1)</sup> Il livello ammissibile di NO<sub>2</sub> per il valore limite degli NO<sub>x</sub> può essere definito in un secondo tempo.»;

2) l'allegato II della direttiva 1999/62/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO II

IMPORTO MASSIMO IN EURO DEI DIRITTI D'UTENZA, COMPRESSE LE SPESE AMMINISTRATIVE DI CUI ALL'ARTICOLO 7 bis,  
PARAGRAFO 2

Annualmente

	Fino a tre assi	Quattro o più assi
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Mensilmente, settimanalmente e giornalmente

L'importo massimo mensile, settimanale e giornaliero delle aliquote è proporzionale alla durata dell'uso delle infrastrutture.»;

3) l'allegato III della direttiva 1999/62/CE è così modificato:

a) al punto 2.1, il sesto trattino è sostituito dal seguente:

— La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti è effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di veicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante «fattori di equivalenza» oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 <sup>(1)</sup>.»;

b) al punto 2.2, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

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

c) al punto 4, il titolo è sostituito dal seguente:

«4. QUOTA DI TRAFFICO DEI VEICOLI PESANTI, FATTORI DI EQUIVALENZA E MECCANISMO DI CORREZIONE»

d) al punto 4, il primo trattino è sostituito dal seguente:

— Il calcolo dei pedaggi si basa su quote effettive o previste di veicoli/km di veicoli 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 dei veicoli pesanti.»;

4) l'allegato III *bis* della direttiva 1999/62/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO III *bis*

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

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi applicabili per l'imposizione di un onere per i costi esterni e, se del caso, il calcolo dell'importo massimo di tale onere.

1. Tratti della rete stradale interessati

Gli Stati membri definiscono precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi a un onere per i costi esterni.

Quando uno Stato membro intende imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale formata dalla propria quota di rete stradale transeuropea e dalle proprie autostrade, il tratto o i tratti sono scelti previa valutazione volta a stabilire che l'imposizione di un onere per i costi esterni per altri tratti della rete stradale suddetta non ha impatti negativi sull'ambiente, sulla salute pubblica o sulla sicurezza stradale.

A decorrere dal 25 marzo 2026, lo Stato membro che non intende imporre un onere per i costi esterni in relazione all'inquinamento atmosferico su tratti specifici della sua rete stradale a pedaggio, sceglie anche i tratti specifici suddetti anche in base a tale valutazione.

2. Veicoli, strade e periodi interessati

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter* o III *quater*, lo Stato membro notifica alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. Se del caso, le notifica l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [«strade suburbane (comprese le autostrade)»] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [«strade interurbane (comprese le autostrade)»].

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

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

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro prossimità all'inquinamento, come la densità demografica, l'inquinamento atmosferico medio annuo (soprattutto per quanto riguarda PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub>) e il numero di giorni (per le PM<sub>10</sub>) e di ore (per gli NO<sub>2</sub>) in cui sono stati superati i limiti stabiliti a norma della direttiva 2008/50/CE. I criteri utilizzati sono riportati nella notifica.

### 3. Importo dell'onere

La presente sezione si applica quando uno Stato membro intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter* o III *quater*.

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, a seconda dei casi, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, determina un unico importo specifico. La struttura di tariffazione risultante è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni. La pubblicazione dovrebbe avere luogo con congruo anticipo rispetto all'applicazione dell'onere. Sono resi pubblici tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni.

Nel fissare l'importo degli oneri, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, si ispira al principio della tariffazione efficace, vale a dire della fissazione di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

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

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, verifica l'efficacia del sistema di tariffazione ai fini della riduzione del danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, adegua ogni due anni la struttura di tariffazione e l'importo specifico dell'onere stabiliti per la determinata classe di veicoli, il tipo di strada e il periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

### 4. Elementi dei costi esterni

#### 4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III *ter*, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, calcola il costo imputabile all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico applicando la formula seguente:

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

in cui:

PCV<sub>ij</sub> = costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe i sul tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)

EF<sub>ik</sub> = fattore di emissione dell'inquinante k per il veicolo di classe i (grammo/veicolo.chilometro)

PC<sub>jk</sub> = costo monetario dell'inquinante k per il tipo di strada j (euro/grammo)

I fattori di emissione sono gli stessi di quelli utilizzati dallo Stato membro per elaborare gli inventari nazionali delle emissioni previsti dalla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) (che prescrive l'utilizzo della Guida EMEP/EEA per gli inventari delle emissioni di inquinanti atmosferici (\*\*)). Il costo monetario degli inquinanti è stimato dallo Stato membro, o se del caso dall'autorità indipendente, di cui all'articolo 7 *quater*, paragrafo 2, della presente direttiva, con metodi scientifici comprovati.

Lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, può adottare altri metodi scientificamente comprovati per calcolare il valore dei costi dell'inquinamento atmosferico, utilizzando dati ricavati dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici.

#### 4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter, lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, calcola il costo imputabile all'inquinamento acustico derivante dal traffico applicando le formule seguenti:

$$\text{NCV}_j \text{ (giornaliero)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (giorno)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (notte)} = b \times \text{NCV}_j$$

in cui:

- $\text{NCV}_j$  = costo dell'inquinamento acustico provocato da un veicolo pesante adibito al trasporto di merci sul tipo di strada  $j$  (euro/veicolo.chilometro)
- $\text{NC}_{jk}$  = costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo  $j$  al livello di rumore  $k$  (euro/persona)
- $\text{POP}_k$  = popolazione esposta al livello di rumore giornaliero  $k$  per chilometro (persona/chilometro)
- $\text{WADT}$  = traffico giornaliero medio ponderato (in equivalente autovetture)
- $a$  e  $b$  = sono fattori di ponderazione determinati dallo Stato membro in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo-chilometro che ne risulta corrisponda a  $\text{NCV}_j$  (giornaliero).

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto del rumore sulla salute dei cittadini che si trovano in prossimità della strada.

La popolazione esposta al livello di rumore  $k$  è determinata in base alle mappe acustiche strategiche di cui all'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*), o ad altra fonte di dati equivalente.

Il costo per persona esposta al livello di rumore  $k$  è stimato dallo Stato membro, o se del caso da un'autorità indipendente, con metodi scientifici comprovati.

Al traffico giornaliero medio ponderato si applica un fattore di equivalenza «e» tra veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e autovetture determinato in base ai livelli di emissioni acustiche dell'automobile media e del veicolo pesante medio adibito al trasporto di merci e tenendo conto del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*).

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, può stabilire oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi, a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati.

#### 4.3. Costo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico

Quando intende imporre oneri per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III quater, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, calcola il costo imputabile sulla base di prove scientifiche secondo l'approccio basato sui «costi evitabili», tenendo conto e illustrando in particolare i seguenti aspetti:

- a) la scelta del livello dell'obiettivo per le emissioni;
- b) le opzioni di mitigazione previste;
- c) lo scenario di riferimento previsto;
- d) l'avversione al rischio e alle perdite;
- e) la ponderazione del capitale.

Almeno sei mesi prima dell'applicazione di tale onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub>, lo Stato membro ne dà notifica alla Commissione.;

- (\*) Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (GU L 344, 17.12.2016, pag. 1).
- (\*\*) Metodologia dell'Agenzia europea dell'Ambiente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories («Guida EMEP/EEA per gli inventari delle emissioni di inquinanti atmosferici») (<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>);
- (\*\*\*) Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12);
- (\*\*\*\*) Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131);»

5) l'allegato III *ter* della direttiva 1999/62/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO III *ter*

VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI

Nel presente allegato sono riportati i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni, comprensivo dei costi per l'inquinamento atmosferico e acustico.

Tabella 1

**Valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci**

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo-chilometro	Suburbana <sup>(1)</sup>	Interurbana <sup>(2)</sup>
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile inferiore a 12 tonnellate o con due assi	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Meno inquinanti di Euro VI, compresi i veicoli a emissioni zero	2,0	0,3
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 12 e 18 tonnellate o con tre assi	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Meno inquinanti di Euro VI, compresi i veicoli a emissioni zero	2,3	0,3

Classe del veicolo	Centesimi/veicolo-chilometro	Suburbana <sup>(1)</sup>	Interurbana <sup>(2)</sup>
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 18 e 32 tonnellate o con quattro assi	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Meno inquinanti di Euro VI, compresi i veicoli a emissioni zero	2,5	0,3
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 32 tonnellate o con cinque o più assi	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Meno inquinanti di Euro VI, compresi i veicoli a emissioni zero	2,8	0,3

<sup>(1)</sup> «Suburbane» sono le zone con una densità di popolazione compresa tra 150 e 900 abitanti/km<sup>2</sup> (densità di popolazione media di 300 abitanti/km<sup>2</sup>).

<sup>(2)</sup> «Interurbane» sono le zone con una densità di popolazione inferiore a 150 abitanti/km<sup>2</sup>.

I valori della tabella 1 possono essere moltiplicati per un fattore fino a 2 per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani nella misura in cui la minore dispersione, la pendenza delle strade, l'altitudine o gli sbalzi di temperatura lo giustificano. Se esistono prove scientifiche dell'esistenza di un fattore più elevato per le zone di montagna e attorno agli agglomerati urbani, questo valore di riferimento può essere aumentato sulla base di una giustificazione dettagliata.»;

6) alla direttiva 1999/62/CE è aggiunto l'allegato seguente:

«ALLEGATO III quater

VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI PER LE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub>

Il presente allegato stabilisce i valori di riferimento dell'onere per i costi esterni tenendo conto del costo delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Tabella 1

**Valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci**

Classe del veicolo		Centesimi/ veicolo- chilometro	Strade interurbane (comprese le autostrade)
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile inferiore a 12 tonnellate o con due assi	Classe di emissione CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 2		3,8
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 3		3,6
	Veicoli a basse emissioni		2,0
	Veicoli a emissioni zero		0
H Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 12 e 18 tonnellate o con tre assi	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 2		4,8
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 3		4,5
	Veicoli a basse emissioni		2,5
	Veicoli a emissioni zero		0
	Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 18 e 32 tonnellate o con quattro assi	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 1	Euro 0
Euro I			6,9
Euro II			
Euro III			
Euro IV			6,7
Euro V			
Euro VI			
Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 2		6,4	
Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 3		6,0	
Veicoli a basse emissioni		3,4	
Veicoli a emissioni zero		0	

Classe del veicolo		Centesimi/ veicolo- chilometro	Strade interurbane (comprese le autostrade)
Veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci aventi una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 32 tonnellate o con cinque o più assi	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
	Euro VI		
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 2		7,6
	Classe di emissione di CO <sub>2</sub> 3		7,2
	Veicoli a basse emissioni		4,0
Veicoli a emissioni zero		0»	

7) all'allegato IV della direttiva 1999/62/CE, la tabella «Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)» è sostituita dalla seguente:

«Insiemi di veicoli (autoarticolati 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 massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (in tonnellate)		Numero di assi e massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (in tonnellate)		
Non inferiore a	Inferiore a	Non inferiore a	Inferiore a	
<b>2 + 1 assi</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 assi</b>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<b>2 + 3 assi</b>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<b>2 + 4 assi</b>				
				II

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (in tonnellate)		Numero di assi e massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (in tonnellate)		
Non inferiore a	Inferiore a	Non inferiore a	Inferiore a	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 assi				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 assi				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 assi				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 assi				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Almeno 8 assi				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III <sup>*)</sup>

8) alla direttiva 1999/62/CE sono aggiunti gli allegati seguenti:

«ALLEGATO V

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE CONNESSO ALLA CONGESTIONE DEL TRAFFICO

Nel presente allegato sono riportati i requisiti minimi per l'imposizione di un onere connesso alla congestione del traffico.

1. Parti della rete soggette a oneri connessi alla congestione del traffico, veicoli e periodi contemplati

Gli Stati membri specificano con precisione:

- la parte o le parti della rete formata dalla propria quota di rete transeuropea e dalle proprie autostrade di cui all'articolo 7, paragrafo 1, per cui si intende imporre un onere connesso alla congestione del traffico, conformemente all'articolo 7 *quinquies bis*, paragrafi 1 e 3;
- la classificazione in «metropolitane» e «non metropolitane» di sezioni della rete soggette all'onere connesso alla congestione del traffico. Gli Stati membri applicano i criteri di cui alla tabella 1 ai fini della determinazione della classificazione di ogni segmento stradale.

Tabella 1

**Criteria di classificazione delle strade della rete in «metropolitane» e «non metropolitane» di cui alla lettera a)**

Categoria della strada	Criterio di classificazione
«metropolitana»	Sezioni della rete che attraversano agglomerati urbani con una popolazione di 250 000 abitanti o più
«non metropolitana»	Sezioni della rete non classificate come «metropolitane»

- c) i periodi durante i quali si applica l'onere, per ciascun segmento. Se nell'ambito di un determinato periodo di tariffazione si applicano oneri di importo diverso, gli Stati membri specificano chiaramente l'inizio e la fine del periodo di imposizione di ogni corrispettivo.

Per determinare la proporzione fra gli oneri per le diverse categorie di veicoli, gli Stati membri utilizzano i fattori di equivalenza indicati nella tabella 2.

Tabella 2

**Fattori di equivalenza per la determinazione della proporzione fra gli oneri connessi alla congestione del traffico per le diverse categorie di veicoli**

Categoria del veicolo	Fattore di equivalenza
Veicoli leggeri	1
Veicoli pesanti non articolati adibiti al trasporto di merci	1,9
Pullman e autobus	2,5
Veicoli pesanti articolati adibiti al trasporto di merci	2,9

**2. Importo dell'onere**

Per ogni categoria di veicolo, segmento stradale e periodo di tempo, lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, determina un unico importo specifico, fissato conformemente alle disposizioni della sezione 1 del presente allegato, tenendo in considerazione il corrispondente valore di riferimento indicato nella tabella dell'allegato VI. La struttura di tariffazione risultante è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni.

Prima di applicare un onere connesso alla congestione, lo Stato membro pubblica con congruo anticipo:

- tutti i parametri, i dati e le altre informazioni necessarie a comprendere le modalità di classificazione delle strade e dei veicoli e di determinazione dei periodi di imposizione dell'onere;
- la descrizione completa degli oneri connessi alla congestione del traffico applicati per ciascuna categoria di veicolo, per ciascun segmento e per ciascun periodo di tempo.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione tutte le informazioni pubblicate ai sensi delle lettere a) e b).

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

Quando intende applicare oneri connessi alla congestione del traffico superiori ai valori di riferimento di cui alla tabella dell'allegato VI, lo Stato membro notifica alla Commissione quanto segue:

- l'ubicazione delle strade soggette agli oneri connessi alla congestione del traffico;
- la classificazione delle strade in «metropolitane» e «non metropolitane», come specificato nella sezione 1, lettera b);

- iii) i periodi durante i quali si applicano gli oneri, come specificato nella sezione 1, lettera c);  
 iv) eventuali esenzioni totali o parziali applicate ai minibus, agli autobus e ai pullman.

### 3. Verifica

Lo Stato membro, o se del caso un'autorità indipendente, verifica l'efficacia del sistema di tariffazione ai fini della riduzione della congestione del traffico. Se necessario, adegua ogni tre anni la struttura di tariffazione, il periodo o i periodi di tariffazione e l'importo specifico dell'onere stabiliti per ciascuna categoria di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto.

#### ALLEGATO VI

##### VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE CONNESSO ALLA CONGESTIONE DEL TRAFFICO

Nel presente allegato sono riportati i valori di riferimento dell'onere connesso alla congestione del traffico.

I valori di riferimento indicati nella tabella che segue si applicano ai veicoli leggeri. L'onere connesso alla congestione del traffico relativo alle altre categorie di veicoli è determinato moltiplicando l'onere imposto ai veicoli leggeri per i fattori di equivalenza indicati nella tabella di cui all'allegato V.

#### Tabella

##### Valori di riferimento dell'onere connesso alla congestione del traffico per i veicoli leggeri

Centesimi/veicolo-chilometro	Metropolitana	Non metropolitana
Autostrade	25,9	23,7
Strade principali	61,0	41,5

#### ALLEGATO VII

##### PRESTAZIONI IN MATERIA DI EMISSIONI

Nel presente allegato sono riportate le prestazioni in materia di emissioni di inquinanti in base alle quali differenziare i pedaggi e i diritti di utenza ai sensi dell'articolo 7 *octies ter*, paragrafo 1, lettera b).

#### Tabella

##### Criteri per il calcolo delle prestazioni in materia di emissioni di inquinanti per i veicoli leggeri

Pedaggi e diritti di utenza	5-15 % in meno dell'aliquota più elevata	15-25 % in meno dell'aliquota più elevata	25-35 % in meno dell'aliquota più elevata	Fino al 75 % in meno dell'aliquota più elevata
Prestazioni in materia di emissioni	Euro-6d-temp-x #	Euro-6d-x #	Valori RDE massimi dichiarati per le emissioni di inquinanti <sup>##</sup> < 80 % dei limiti di emissione applicabili	Veicoli a emissioni zero

# dove x può essere vuoto o uno dei seguenti (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM)

<sup>##</sup> sia per NO<sub>x</sub> sia per numero di particelle, come indicato al punto 48.2 del certificato di conformità, nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione. (\*)

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione del 15 aprile 2020 che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).»