Parlamento europeo
2014-2019

Commissione per i trasporti e il turismo

2017/0114(COD)

8.1.2018

***I
PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Relatore per parere (*):
Seb Dance, Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

Significato dei simboli utilizzati

*	Procedura di consultazione
***	Procedura di approvazione
***I	Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
***II	Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
***III	Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ▌ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.
A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

Pagina

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO..... 5

MOTIVAZIONE..... 51

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI..... 54

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

– vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0275),

– visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione,

– visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

– visto il parere motivato inviato dal Consiglio federale austriaco, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,

– visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 ottobre 2017[1],

– visto l'articolo 59 del suo regolamento,

– visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per i problemi economici e monetari (A8-0000/2018),

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;

3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 3

[1] GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) Tutti i veicoli pesanti hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico, mentre 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 necessario fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[15], per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza siano inseriti nel campo di applicazione 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***.	(3) Tutti i veicoli pesanti hanno un impatto notevole sulle infrastrutture stradali e contribuiscono all'inquinamento atmosferico, mentre 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 necessario fare in modo che i veicoli finora non contemplati dalla disciplina stabilita dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[15], per quanto riguarda i pedaggi e i diritti di utenza siano inseriti nel campo di applicazione 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, ***alle autovetture, nonché ai motocicli. Ai fini della parità di trattamento, è altresì necessario garantire che gli oneri siano applicati in modo non discriminatorio in funzione della categoria del veicolo e in modo differenziato in funzione dell'impatto dei veicoli sulle infrastrutture, del loro impatto sull'ambiente e sulla società e in funzione della particolare situazione socio-economica di alcuni utenti che non hanno altra scelta se non la strada per raggiungere il loro posto di lavoro.***
[15] 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).	[15] 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).

Or. fr

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) La realizzazione di un mercato interno del trasporto su strada con condizioni leali di concorrenza dovrebbe richiedere l'applicazione uniforme delle regole. Uno degli obiettivi principali della presente direttiva è di eliminare le distorsioni della concorrenza tra gli utenti. È pertanto opportuno includere, nel campo di applicazione degli oneri applicati ai veicoli pesanti, i furgoni che trasportano merci su strada.

Or. fr

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 ter) Per garantire la proporzionalità di una tale misura, è importante non rivolgersi solo ai furgoni utilizzati nel quadro di un'attività di trasporto di merci su strada disciplinata dal regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1071/2009[1 bis] e n. 1072/2009[1 ter], nonché dal regolamento (UE) n. 165/20141 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 quater].
	Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

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).

Or. fr

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) Lo sviluppo e/o il mantenimento dei sistemi di tariffazione basati sulla distanza percorsa dovrebbero andare di pari passo con la designazione, in ciascuno Stato membro, di un'autorità indipendente di vigilanza del buon funzionamento dei sistemi nazionali di tariffazione, in modo tale da garantire la trasparenza e non discriminazione tra gli operatori e da verificare che i livelli di tariffazione dei pedaggi e l'uso degli introiti dei pedaggi siano conformi alle disposizioni della presente direttiva. Ciascuno Stato membro dovrebbe essere in grado di designare l'autorità indipendente di vigilanza, adattandola alle specificità della sua rete nazionale.

Or. fr

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 ter) Al fine di garantire la corretta applicazione della presente direttiva, i quadri contrattuali che disciplinano i contratti di concessione in materia di riscossione degli oneri stradali dovrebbero mirare a facilitare, in conformità della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e Consiglio[1 bis], l'adattabilità dei suddetti contratti all'evoluzione del quadro normativo dell'Unione.
	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).

Or. fr

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 bis) Al fine di garantire che i futuri sistemi di tariffazione stradale siano accettati dagli utenti, in particolare per quanto riguarda l'inclusione sociale e l'accettabilità sociale, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a tener conto dei fattori socioeconomici nell'attuazione dei regimi di tariffazione delle infrastrutture stradali per le autovetture.

Or. fr

Emendamento 7

Proposta di direttiva
Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 ter) Le tasse sui veicoli possono costituire un ostacolo all'introduzione dei pedaggi. Per sostenere l'introduzione dei pedaggi, gli Stati membri dovrebbero disporre di una maggiore discrezionalità per ridurre rapidamente le tasse sui veicoli, il che significa che gli importi minimi stabiliti dalla direttiva 1999/62/CE dovrebbero essere ridotti quanto prima possibile.

Or. fr

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Considerando 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 quater) Al fine di garantire un'applicazione armonizzata delle disposizioni della presente direttiva e di controllarne gli effetti sul funzionamento dello spazio europeo di libera circolazione e sull'interoperabilità dei sistemi di pedaggio, la vigilanza dovrebbe essere affidata a un'agenzia europea del trasporto terrestre. Tale agenzia dovrebbe, tra l'altro, essere responsabile del controllo dell'applicazione effettiva delle disposizioni della presente direttiva e potrebbe adottare misure in caso di distorsioni del corretto funzionamento del mercato interno del trasporto stradale o di ostacoli alla libera circolazione dei

passeggeri.

Or. fr

Emendamento 9

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) 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.	(8) A tale fine, gli importi massimi degli oneri medi ponderati per i costi esterni dovrebbero ***introdurre la possibilità di applicare un onere per i costi esterni su reti non coperte da un onere per l'infrastruttura e*** 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.

Or. fr

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) Per contribuire all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti di passare alla piena applicazione del principio "chi inquina paga", sarebbe opportuno garantire, sulle reti coperte da un onere per l'infrastruttura, l'applicazione di un onere per costi esterni per i veicoli pesanti nonché per i furgoni che trasportano merci su strada.

Or. fr

Emendamento 11

Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza.	(12) Per promuoverne l'uso, è opportuno che gli Stati membri applichino ai veicoli più puliti e più efficienti tariffe sensibilmente ridotte per i pedaggi e i diritti di utenza. ***Al fine di agevolare e accelerare l'attuazione di tali regimi, tali riduzioni dovrebbero essere applicate indipendentemente dall'entrata in vigore del regolamento (UE) ... / ... della Commissione che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 per quanto riguarda la certificazione delle emissioni di CO_2 e il consumo di carburante dei veicoli pesanti.***

Or. fr

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Dato l'elevato livello dei costi esterni dovuti a incidenti, calcolati in decine di miliardi di euro all'anno, sarebbe opportuno, in linea con le disposizioni della direttiva 2008/96 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 bis] relative al calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale e di un incidente grave, dare agli Stati membri l'opportunità di internalizzare meglio i costi non coperti da assicurazione, parte dei quali è a carico della sicurezza sociale e/o della società nel suo complesso, come i costi amministrativi dei servizi pubblici mobilitati, determinati costi dei servizi

medici mobilitati, nonché la perdita di capitale umano e i costi legati a danni fisici e psicologici.

Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29 novembre 2008, pag. 59).

Or. fr

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) 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*** delle maggiorazioni a tali zone ***andrebbe pertanto eliminata***. Onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, ***andrebbero escluse*** le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico.	(16) 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. ***È dunque opportuno facilitare l'applicazione*** delle maggiorazioni ***eliminando le attuali restrizioni che limitano le maggiorazioni*** a tali zone ***e la loro assegnazione a progetti della rete centrale della rete transeuropea di trasporto***. Onde evitare che gli utenti siano gravati di un doppio onere, le maggiorazioni per i tratti stradali per i quali si impongono oneri connessi alla congestione del traffico ***dovrebbero essere più rigorosamente limitate***. ***È altresì opportuno adattare il livello massimo applicabile alle diverse situazioni.***

Or. fr

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Con i pedaggi stradali ***è possibile mobilitare*** risorse che possono contribuire al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture per i trasporti di alta qualità. È ***quindi*** opportuno ***incentivare gli Stati membri a utilizzare in tal modo gli*** introiti dei pedaggi stradali ***ed esigere da essi a tale fine informazioni adeguate sull'uso*** di tali risorse. 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.	(19) Con i pedaggi stradali ***si mobilitano*** risorse che possono contribuire al finanziamento degli interventi di manutenzione e delle attività di sviluppo di infrastrutture ***e di servizi*** per i trasporti di alta qualità. È opportuno ***garantire l'assegnazione degli*** introiti dei pedaggi stradali ***e, a tal fine, incoraggiare gli Stati membri a dare conto dell'uso*** di tali risorse. Ciò dovrebbe in particolare contribuire a rilevare eventuali deficit di finanziamento e ***a migliorare l'accettabilità dei sistemi di oneri basati sulla distanza e*** l'accettazione da parte dell'opinione pubblica degli oneri imposti sulla rete stradale.

Or. fr

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) 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 prodotto dai veicoli pesanti senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti ***e di*** mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi stradali. Dovrebbe essere pertanto delegata alla Commissione la facoltà di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adeguare al progresso scientifico i valori di riferimento per l'imposizione di oneri per i costi esterni, di definire le modalità di	(21) 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 prodotto dai veicoli pesanti senza per questo rendere il sistema di tariffazione eccessivamente complesso, allo scopo di incentivare l'uso di veicoli più efficienti***; è altresì necessario*** mantenere efficaci gli incentivi e aggiornata la differenziazione dei pedaggi stradali. Dovrebbe essere pertanto delegata alla Commissione la facoltà di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adeguare al progresso scientifico i valori di riferimento per l'imposizione di oneri per i costi esterni, di definire le

differenziazione degli oneri per l'infrastruttura - applicata in modo neutro rispetto agli introiti - in rapporto alle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti e di adeguare al progresso tecnico le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli leggeri. 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[21]. 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.

modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura - applicata in modo neutro rispetto agli introiti - in rapporto alle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti e di adeguare al progresso tecnico le modalità di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli leggeri ***e le autovetture***. 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[21]. 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.

[21] GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

[21] GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

Or. fr

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 1
Direttiva 1999/62/CE
Titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	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;

Or. fr

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) "strade secondarie": strade su cui può essere dirottato il traffico della rete stradale transeuropea e che sono concorrenti dirette di determinate parti di tale rete; comprende gli assi urbani di transito di queste strade.

Or. fr

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "pedaggio"**,** una somma determinata in base alla distanza percorsa da un veicolo su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con il veicolo delle infrastrutture, comprendente un onere per l'infrastruttura ***ed eventualmente*** un onere connesso alla congestione del traffico o ***uno*** per i costi esterni ***o ambedue gli oneri***;	6) "pedaggio"***:*** una somma determinata in base alla distanza percorsa da un veicolo su una certa infrastruttura nonché alla tipologia del veicolo, pagando la quale si acquisisce il diritto a fare uso con il veicolo delle infrastrutture, comprendente ***uno o più dei seguenti oneri:*** un onere per l'infrastruttura***,*** un onere connesso alla congestione del traffico o ***un onere*** per i costi esterni;

Or. fr

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "onere per i costi esterni degli incidenti dovuti al traffico": onere riscosso sui veicoli allo scopo di recuperare i costi sociali degli incidenti dovuti al traffico non coperti da assicurazioni contro i rischi.

Or. fr

Motivazione

Questa definizione dovrebbe essere introdotta in relazione alla proposta di introdurre, negli oneri per i costi esterni e nell'allegato III, la possibilità, per gli Stati membri che lo desiderano, di imporre oneri per i costi esterni degli incidenti dovuti al traffico.

Emendamento 20

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
13) "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 questo onere nel periodo considerato;	13) "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 su tratti stradali soggetti a questo ***onere e dai veicoli soggetti a tale*** onere nel periodo considerato;

Or. fr

Motivazione

Adeguamento della definizione degli oneri per l'infrastruttura in relazione all'allargamento del campo di applicazione della direttiva a tutti i veicoli.

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
15) "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 questi fini;	15) "veicolo": un veicolo a motore, dotato di ***due*** o più ruote, o un insieme di veicoli accoppiati, adibito al trasporto su strada di persone o di merci o utilizzato per questi fini;

Or. fr

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	18 bis) "veicolo leggero": un veicolo leggero, un'autovettura o un motociclo;

Or. fr

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
19) ***"veicolo leggero", un'autovettura***, un ***minibus*** o un furgone;	19) ***"veicolo leggero": un minibus***, un ***furgone*** o un furgone ***destinato al trasporto di merci***;

Or. fr

Emendamento 24

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
22) ***"furgone",*** un veicolo ***destinato al trasporto di merci*** avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:	22) ***"furgone":*** un veicolo avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate:

Or. fr

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	22 bis) "furgone destinato al trasporto di merci": un veicolo la cui massa massima a pieno carico ammissibile è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate e di un'altezza superiore a 2 metri;

Or. fr

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	23 bis) "motociclo": un veicolo a due ruote, con o senza sidecar, e qualsiasi

triciclo e quadriciclo delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;

Or. fr

Emendamento 27

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – punto 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale"**,** un sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in misura tale da incidere per almeno il ***5***% sui costi o sugli introiti nel confronto con l'anno precedente dopo correzione dell'inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, e pubblicato dalla Commissione (Eurostat).	29) "sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in modo sostanziale"***:*** un sistema di pedaggio o di tariffazione modificato in misura tale da incidere per almeno il ***15***% sui costi o sugli introiti nel confronto con l'anno precedente dopo correzione dell'inflazione, misurato sulla base della variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, con esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, e pubblicato dalla Commissione (Eurostat).

Or. fr

Motivazione

Il convient d'éviter une définition trop restrictive des modifications substantielles afin d'éviter un alourdissement excessif de la charge administrative pour les autorités compétentes. Cet amendement vise à faciliter les modulations des systèmes de péage, notamment afin d'appliquer plus facilement les dispositions de la présente directive, en évitant que toutes les modifications des dispositifs de péage soient notifiées à la Commission. Cet amendement permet également de mieux aligner la définition des modifications substantielles avec la Directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.

Emendamento 28

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2

Direttiva 1999/62/CE
Articolo 2 – comma 3 (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Si intendono per Stati membri tutte le autorità degli Stati membri, che si tratti delle autorità del potere centrale dello Stato, delle autorità di uno Stato federato o di altre autorità territoriali, che sono tenute a garantire il rispetto delle norme del diritto dell'Unione nell'ambito delle loro competenze.

Or. fr

Emendamento 29

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 bis, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o 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 3 a 9 del presente articolo e agli articoli da 7 bis a 7 duodecies.	1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 bis, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade ***e della loro rete di strade secondarie*** che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi da 3 a 9 del presente articolo e agli articoli da 7 bis a 7 duodecies.

Or. fr

Motivazione

È opportuno ampliare il campo di applicazione alla rete stradale secondaria.

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis. Fatto salvo il paragrafo 9, entro il 1° gennaio 2024, gli Stati membri che riscuotono diritti di utenza per i veicoli pesanti introducono oneri per l'infrastruttura per i veicoli pesanti sugli assi stradali della rete stradale transeuropea e su qualsiasi altro tratto della loro rete autostradale soggetto a diritti di utenza prima della data prevista al paragrafo 6.

Or. fr

Motivazione

Nella sua valutazione d'impatto, la Commissione europea ipotizza che gli Stati membri che non potranno più mantenere i diritti di utenza per i veicoli pesanti introdurranno pedaggi per questi veicoli. L'emendamento mira a garantire che ciò avvenga sulle reti coperte dai diritti di utenza per i veicoli pesanti.

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. A decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri non impongono nuovi diritti di utenza per i veicoli leggeri. I diritti di utenza imposti prima di tale data sono gradualmente eliminati entro il 31 dicembre ***2027***.	7. A decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri non impongono nuovi diritti di utenza per i veicoli leggeri. I diritti di utenza imposti prima di tale data ***per i furgoni destinati al trasporto di merci*** sono gradualmente eliminati entro il 31 dicembre ***2023. I diritti di utenza imposti prima di tale data per gli altri veicoli leggeri sono gradualmente***

eliminati entro il 31 dicembre 2025.

Or. fr

Motivazione

È opportuno distinguere tra i furgoni destinati al trasporto di merci e le auto private nella graduale uscita dai sistemi di diritti di utenza. L'obiettivo è di eliminare le distorsioni della concorrenza nel mercato interno del trasporto di merci su strada allineando le disposizioni per i furgoni che trasportano merci a quelle relativi ai veicoli pesanti. È inoltre necessario anticipare la progressiva abolizione dei bolli per i veicoli leggeri.

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi e i diritti di utenza imposti ai veicoli pesanti sono applicati a tutti i veicoli pesanti.	9. A decorrere dal 1° gennaio 2020, i pedaggi e i diritti di utenza imposti ai veicoli pesanti***, come pure a tutti i furgoni destinati al trasporto di merci dotati di un apparecchio di controllo in virtù del regolamento (UE) n. 165/2014***.

Or. fr

Motivazione

L'obiettivo è eliminare le distorsioni della concorrenza nel mercato nazionale del trasporto di merci su strada allineando le disposizioni per i camion leggeri che trasportano merci a quelli per i veicoli pesanti. Per garantire la proporzionalità della misura, è opportuno scegliere come target solo i furgoni che trasportano merci dotati di tachigrafo.

Emendamento 33

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
I pedaggi e i diritti di utenza per i veicoli	***Fino al 31 dicembre 2025,*** i pedaggi e i

pesanti, da un lato, e per i veicoli leggeri, dall'altro, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.	diritti di utenza per i veicoli pesanti ***e i furgoni destinati al trasporto di merci***, da un lato, e per i veicoli leggeri, dall'altro, possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente gli uni dagli altri.

Or. fr

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 – paragrafo 11 (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	A decorrere dal 1° gennaio 2026, un onere per l'infrastruttura imposto su ogni tratto della rete stradale di cui all'articolo 7, paragrafo 1, si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli, in conformità dell'allegato III.

Or. fr

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo) Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 ter – paragrafo 3 (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) all'articolo 7 ter è aggiunto il paragrafo seguente:
	3. Le tratte autostradali cui viene applicato un onere per l'infrastruttura dispongono delle infrastrutture necessarie e di parcheggi sicuri e protetti dotati di impianti adeguati per garantire la sicurezza del traffico a tutti gli utenti e per garantire il rispetto degli obblighi stabiliti dal regolamento (UE) n. 561/2006.

Or. fr

Motivazione

Le reti autostradali interessate da un onere per l'infrastruttura dovrebbero consentire alle imprese di trasporto stradale di ottemperare pienamente agli obblighi previsti dal regolamento sui tempi di riposo e di guida e garantire un elevato livello di sicurezza stradale a tutti gli utenti.

Emendamento 36

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per i ***veicoli pesanti***, ***gli oneri per i costi esterni*** variano e sono fissati conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III bis, ***nel rispetto*** dei valori di riferimento indicati nell'allegato III ter.	***Gli oneri*** per i ***costi esterni***, ***legati all'inquinamento dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico,*** variano e sono fissati conformemente alle prescrizioni minime e alle modalità specificate nell'allegato III bis, ***tenendo conto*** dei valori di riferimento indicati nell'allegato III ter.

Or. fr

Motivazione

Si tratta di un valore di riferimento di cui all'allegato ter, gli Stati membri possono adeguare questi valori, se necessario, in base alla specificità dei territori. L'allegato III ter contiene anche valori di riferimento per i veicoli leggeri.

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni collegati agli incidenti dovuti al

traffico, in conformità dei metodi di cui all'allegato III ter.

Or. fr

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. A decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni ***perlomeno*** per la parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, ***in cui il danno ambientale causato dai veicoli pesanti è maggiore del danno ambientale mediamente prodotto dai veicoli pesanti*** conformemente agli obblighi informativi pertinenti indicati nell'allegato III bis.;	5. A decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri che applicano pedaggi impongono un onere per i costi esterni***, collegati all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico o all'inquinamento acustico dovuto al traffico, ai veicoli pesanti e ai furgoni destinati al trasporto di merci*** per la parte della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 1, ***coperta da un onere per l'infrastruttura,*** conformemente agli obblighi informativi pertinenti indicati nell'allegato III bis.;

Or. fr

Motivazione

È necessario chiarire il testo della Commissione relativo ai tratti stradali soggetti all'obbligo di introdurre un onere per i costi esterni. A tal fine, e per conseguire l'obiettivo del Libro bianco per la piena applicazione del principio "chi inquina paga", dovrebbe essere introdotto un onere per i costi esterni sulle reti stradali coperte da un onere per l'infrastruttura.

Emendamento 39

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2026,

un onere per i costi esterni su qualsiasi tratto della rete stradale di cui all'articolo 7, paragrafo 1, si applica in modo non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli.

Or. fr

Emendamento 40

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quater – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 ter. Gli oneri per i costi esterni possono essere introdotti o mantenuti su tratti della rete stradale non coperti da oneri per l'infrastruttura.

Or. fr

Emendamento 41

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 6
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quinquies bis – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Gli oneri per congestione del traffico possono essere introdotti o mantenuti indipendentemente dagli oneri per l'infrastruttura.

Or. fr

Emendamento 42

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 6
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 quinquies bis – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
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***. Rivedono 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.***;	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 ***a intervalli regolari***;

Or. fr

Motivazione

Modifica intesa a semplificare l'introduzione di oneri per congestione del traffico.

Emendamento 43

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nel finanziamento della costruzione di infrastrutture per i trasporti della rete ***centrale*** individuate in conformità al capo ***III*** del regolamento (UE) n. 1315/2013, 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	a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nel finanziamento della costruzione di infrastrutture per i trasporti della rete ***globale*** individuate in conformità al capo ***II*** del regolamento (UE) n. 1315/2013 ***o di servizio di trasporto***, 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

maggiorazione;	è applicata la maggiorazione;

Or. fr

Motivazione

Modifica intesa a semplificare l'introduzione di sistemi di maggiorazione e ad ampliare le reti alle quali è possibile destinare gli introiti derivanti da tali maggiorazioni.

Emendamento 44

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
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***, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di corridoi della rete centrale, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25 %***;	b) la maggiorazione non superi il ***25*** % dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 7 sexies;

Or. fr

Motivazione

Modifica intesa a semplificare l'introduzione dei sistemi di maggiorazione stabilendo un unico tasso di maggiorazione del 25% indipendentemente dalla destinazione degli introiti.

Emendamento 45

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	b bis) la maggiorazione, ove applicata ai sistemi di pedaggio di cui all'articolo 7 sexies, paragrafo 3, non è considerata una modifica sostanziale come definita

all'articolo 2.

Or. fr

Motivazione

Emendamento volto a semplificare il quadro normativo che disciplina l'introduzione di sistemi di maggiorazione sui pedaggi esistenti.

Emendamento 46

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1 bis. Nel caso di nuovi progetti transfrontalieri, le maggiorazioni possono essere applicate esclusivamente previo assenso di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto.	***soppresso***

Or. fr

Motivazione

Modifica intesa a semplificare il quadro normativo che disciplina l'introduzione di sistemi di maggiorazione.

Emendamento 47

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 quater, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II a decorrere dal 15 ottobre 2011, III e IV dal 1° gennaio 2015, V dal 1° gennaio 2019 e VI dal gennaio 2023.	***soppresso***

Tutti gli introiti derivanti dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di corridoi della rete centrale di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013, allegato I, parte I.

Or. fr

Motivazione

Modifica intesa a semplificare il quadro normativo che disciplina l'introduzione di sistemi di maggiorazione.

Emendamento 48

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 septies – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Non ***possono essere applicate maggiorazioni ai*** tratti stradali per i quali sono imposti oneri connessi alla congestione del traffico.	***La maggiorazione*** non ***può superare il 15% dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura, calcolato a norma dell'articolo 7 e dell'articolo 7 ter, paragrafo 1, sui*** tratti stradali per i quali sono imposti oneri connessi alla congestione del traffico.

Or. fr

Motivazione

Gli oneri per la congestione del traffico e le maggiorazioni non sono della stessa natura e non hanno la stessa finalità. In questo senso, è consigliabile dare la possibilità di cumulare questi sistemi di tariffazione, inquadrando in modo più rigoroso le maggiorazioni in cui viene imposto un onere per la congestione del traffico.

Emendamento 49

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro un anno dall'entrata in vigore dell'atto delegato, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura tenendo conto dei valori di riferimento per le emissioni di CO2 e della categoria dei veicoli interessati. Gli oneri sono differenziati in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 % l'importo dell'onere medesimo applicato ai veicoli equivalenti con le emissioni di CO2 più basse, ma non zero. ***I veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75 % degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta.***	Entro un anno dall'entrata in vigore dell'atto delegato, gli Stati membri differenziano l'onere per l'infrastruttura tenendo conto dei valori di riferimento per le emissioni di CO2 e della categoria dei veicoli interessati. Gli oneri sono differenziati in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi di oltre il 100 % l'importo dell'onere medesimo applicato ai veicoli equivalenti con le emissioni di CO2 più basse, ma non zero.

Or. fr

Emendamento 50

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
	A decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva], i veicoli a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75% degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta.

Or. fr

Motivazione

Emendamento inteso a garantire che l'applicazione della riduzione degli oneri per i veicoli a emissioni zero entri in vigore al più presto, prima dell'entrata in vigore del regolamento (UE) …/… della Commissione, del XXX, che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 per quanto riguarda la certificazione delle emissioni di CO2 e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Emendamento 51

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 8
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies bis – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Per quanto riguarda i veicoli leggeri, fino al 31 dicembre 2021 gli Stati membri possono differenziare i pedaggi e i diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.	*(Non concerne la versione italiana)*

Or. fr

Emendamento 52

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 8
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 octies bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. A decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva], i veicoli leggeri a emissioni zero beneficiano di una riduzione del 75 % degli oneri per l'infrastruttura rispetto all'aliquota più alta.

Or. fr

Emendamento 53

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 9 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 nonies – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a bis) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:
	1 bis. Il quadro contrattuale che disciplina i rapporti tra il concedente e il concessionario mira a permettere l'adattabilità dei contratti di concessione all'evoluzione del quadro normativo dell'Unione e/o nazionale in relazione agli obblighi di cui agli articoli 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies e 7 octies bis.

Or. fr

Motivazione

Occorre garantire che i contratti di concessione possano adattarsi all'evoluzione del quadro normativo al fine di evitare un rinvio eccessivo dei meccanismi previsti dalla presente direttiva, in particolare in materia di obbligo di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e di applicazione degli oneri per i costi esterni.

Emendamento 54

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10 – lettera a
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 decies – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) tali sconti o riduzioni non superino il ***13***% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.";	c) tali sconti o riduzioni non superino il ***20***% dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.";

Or. fr

Motivazione

L'emendamento mira a fornire maggiore flessibilità agli Stati membri per introdurre riduzioni o sconti che rispecchino risparmi effettivi dei costi amministrativi per il trattamento degli utenti abituali rispetto agli utenti occasionali.

Emendamento 55

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10 – lettera a
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 decies – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	c bis) per le autovetture il cui uso è necessario per recarsi quotidianamente in un luogo di lavoro, soprattutto alla periferia degli agglomerati, tali sconti o riduzioni possono eccezionalmente essere portati fino al 50 %;

Or. fr

Motivazione

Emendamento volto a rafforzare l'accettabilità sociale dei sistemi di pedaggio, in particolare in materia di inclusione sociale e di coesione territoriale.

Emendamento 56

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 decies – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a bis) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:
	2 bis. Gli Stati membri o le autorità competenti possono introdurre un'esenzione forfettaria per km su un tratto stradale specifico che è strategico per lo sviluppo economico delle regioni periferiche, a condizione che:
	a) l'esenzione forfettaria per km si applichi a tutti i veicoli della categoria di veicolo;
	b) l'esenzione forfettaria per chilometro sia applicata senza discriminazioni, dirette o indirette, dovute

all'immatricolazione del veicolo, oppure all'origine o alla destinazione del trasporto;

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

Questa disposizione non si applica ai sistemi di pedaggio di cui all'articolo 7 sexies, paragrafo 3.

Or. fr

Motivazione

L'emendamento mira a introdurre e garantire il principio giuridico di un'esenzione forfettaria per km su un tratto stradale specifico onde conferire più elasticità e maggiore flessibilità per differenziare l'applicazione dei sistemi di pedaggio in base ai territori e tenere conto della situazione delle regioni periferiche.

Emendamento 57

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 13 – lettera a
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 7 duodecies

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) ***alla lettera a), il riferimento all'articolo 7, paragrafo 7,*** è sostituito dal ***riferimento all'articolo 7 bis;***	a) ***l'articolo 8 bis*** è sostituito dal ***seguente:***
	Articolo 8 bis ***Controllo e comunicazione***
	1. Ogni Stato membro designa un'autorità indipendente di vigilanza degli oneri per le infrastrutture incaricata di garantire il rispetto della presente direttiva.
	2. L'autorità di vigilanza assicura un controllo economico e finanziario dei contratti di concessione al fine di verificare, in particolare, il rispetto delle disposizioni dell'articolo 7 ter;

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione la designazione dell'autorità di vigilanza.

Or. fr

Motivazione

L'emendamento mira a garantire in ogni Stato membro la trasparenza del sistema e la corretta applicazione della presente direttiva. In diversi Stati tale autorità indipendente esiste già, ma occorre estendere l'obbligo a tutti gli Stati membri nel momento in cui i sistemi di pedaggio entreranno in vigore dopo la graduale cessazione dei diritti di utenza.

Emendamento 58

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 9 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
	2. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura sono destinati alla manutenzione e alla riparazione delle reti stradali, al miglioramento della sicurezza stradale e all'ottimizzazione di tutto il sistema dei trasporti.
	Gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, sono utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, in particolare con le seguenti finalità:
	a) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
	b) il finanziamento dei modi di trasporto sostenibili;
	c) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO_2 e di consumo di carburante;

d) lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma della direttiva 2014/94/UE;

e) il sostegno ai modi di trasporto collettivi;

f) l'ottimizzazione della logistica per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

3. Gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni sono utilizzati sul territorio del tratto stradale in cui le tariffe sono applicate.

Or. fr

Motivazione

Occorre destinare gli introiti derivanti dagli oneri per l'infrastruttura alla manutenzione delle reti stradali e all'ottimizzazione del sistema di trasporto nel suo complesso e destinare gli oneri per i costi esterni alla transizione verso una mobilità a basse emissioni.

Emendamento 59

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 – lettera b bis (nuova) Direttiva 1999/62/CE
Articolo 9 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	b bis) è inserito il seguente paragrafo 4:
	4. L'uso e la destinazione degli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni dovrebbero essere chiari e trasparenti per gli utenti della strada.
	Il gestore dell'infrastruttura o l'autorità competente dispone cartelli stradali di dimensioni significative in punti visibili, quali le vie di accesso all'infrastruttura in questione, per fornire agli utenti della strada informazioni adeguate.
	Il cartello stradale contiene:
	a) informazioni chiare sui pedaggi totali e gli oneri sui costi esterni riscossi annualmente sull'infrastruttura;

b) informazioni sugli introiti provenienti da infrastrutture e costi esterni investiti nel miglioramento delle strade, o di altre infrastrutture e servizi di trasporto;

c) informazioni sui risultati annuali degli investimenti in termini di riduzione della congestione del traffico e di riduzione delle emissioni per chilometro di infrastruttura;

le informazioni fornite sono aggiornate almeno ogni anno.

Or. fr

Emendamento 60

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18 (nuovo)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 11 – paragrafo 2 – lettera j (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	j) una valutazione dello stato delle infrastrutture disponibili in materia di parcheggi sicuri e custoditi dotati di adeguati impianti per soddisfare gli obblighi previsti nel regolamento (UE) n. 561/2006.

Or. fr

Emendamento 61

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18 (nuovo)
Direttiva 1999/62/CE
Articolo 11 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 bis. Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la

Commissione presenta una relazione sull'evoluzione della quota di mercato di veicoli a emissioni zero e rivede, se necessario, il tasso di riduzione applicato ai veicoli a emissioni zero mediante un atto delegato in conformità dell'articolo 9 sexies.

Or. fr

Emendamento 62

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 1
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III – sezione 2 – punto 2.1 – trattino 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
— La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti deve essere 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 tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (*).	— La ripartizione dei costi per i veicoli pesanti ***e i veicoli leggeri*** deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico ***dei diversi veicoli*** sulla rete e dei costi connessi. I veicoli/km percorsi dai veicoli pesanti possono a tale fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4 (*).

Or. fr

Emendamento 63

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera b – punto i – trattino 2
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III – sezione 2 – punto 2.2 – trattino 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
— I costi devono essere 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	— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di veicoli pesanti e altri ***veicoli leggeri*** 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.	mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. ;

Or. fr

Emendamento 64

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Gli Stati membri devono definire precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni.	Gli Stati membri devono definire precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni ***conformemente all'articolo 7 quater, paragrafo 5***.

Or. fr

Motivazione

Emendamento volto a garantire la coerenza tra gli allegati e il corpo del testo.

Emendamento 65

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 transeuropea e dalle proprie autostrade, il tratto o i tratti devono essere scelti previa valutazione volta a stabilire che: ***- l'uso di veicoli sulle strade per le quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di***	***soppresso***

quelli causati mediamente stando alle valutazioni di rapporti sulla qualità dell'aria, inventari nazionali di emissione, volumi di traffico e, per quanto riguarda il rumore, conformemente alla direttiva 2002/49/CE; oppure

- l'imposizione di un onere per i costi esterni per altri tratti della rete stradale suddetta non ha impatti negativi sull'ambiente o sulla sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su tali tratti non comporta costi sproporzionati.

Or. fr

Motivazione

Emendamento volto a garantire la coerenza tra gli allegati e il corpo del testo.

Emendamento 66

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Quando intende imporre oneri per i costi esterni superiori ai valori di riferimento di cui all'allegato III ter, lo Stato membro deve notificare alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale è differenziato l'onere. Le deve notificare inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso "strade suburbane (comprese le autostrade)"] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso "strade interurbane (comprese le autostrade)"].	***soppresso***

Or. fr

Motivazione

Emendamento che mira a semplificare l'introduzione degli oneri per i costi esterni e a evitare

un appesantimento eccessivo delle procedure per la realizzazione di tali oneri.

Emendamento 67

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera c
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis – punto 2 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Se del caso, deve notificare 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 rumore.	***soppresso***

Or. fr

Motivazione

Emendamento che mira a semplificare l'introduzione degli oneri per i costi esterni e a evitare un appesantimento eccessivo delle procedure per la realizzazione di tali oneri.

Emendamento 68

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI	***A.*** VALORI DI RIFERIMENTO DELL'ONERE PER I COSTI ESTERNI

Or. fr

Emendamento 69

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
I valori delle tabelle 1 e ***2*** 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 giustifichino.";	I valori delle tabelle 1***, 2, 3*** e ***4*** 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 giustifichino.";

Or. fr

Emendamento 70

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 3 (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

Tabella 3: valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per le autovetture (centesimi/veicolo-chilometro):

Veicolo	Motore	Classe	Suburbana	Interurbana
Diesel per automobili	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4-2,0l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	<2,0l	Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3

Benzina per automobili	<1,4l	Euro 0	3,7	2,4
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,5	0,2
		Euro 6	0,5	0,2
	1,4-2,0l	Euro 0	3,9	3,0
		Euro 1	1,1	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2
	>2,0l	Euro 0	4,0	3,0
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,5	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2

Or. xm

Motivazione

Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014) ;

Emendamento 71

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – tabella 4 (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

Tabella 4: valori di riferimento dell'onere per i costi esterni per i veicoli commerciali leggeri (centesimi/veicolo-chilometro):			
Veicolo	Classe	Suburbana	Interurbana
Benzina per veicoli commerciali leggeri	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
Diesel per veicoli commerciali leggeri	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

Or. xm

Motivazione

Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014);

Emendamento 72

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d bis (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – sezione B (nuova) – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
	d bis) all'allegato II ter, è aggiunta la sezione B come segue:
	B. Valore di riferimento dell'onere per i costi esterni per incidente
	:
	Quando intende imporre oneri per i costi esterni per incidente, lo Stato membro, o se del caso l'autorità indipendente, calcola il costo imputabile per incidente dovuto al traffico applicando le formule seguenti:
	Or. xm

Emendamento 73

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d ter (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – sezione B (nuova) – formula

Testo della Commissione

Emendamento
d ter) si aggiunge il seguente testo:

$$MC_i^v = r_i^v (a + b + c)(1 + E_i^v) - \theta^v r_i^v (a + b)$$

with $$r_i^v = \frac{X_i^v}{Q_i^v}$$

and $$E_i^v = \frac{\partial r_i^v}{\partial Q_i^v} \frac{Q_i^v}{r_i^v}$$

MCVI = costi marginali per gli incidenti

r^v_i = rappresenta il rischio di incidente per ogni tipo di veicolo (v) e tipo di strada (i) calcolato dividendo il numero di casi di danni alla persona (decesso o lesioni) per il numero di veicolo-chilometri;

E^v_i = l'elasticità del rischio, che indica quanto un aumento del traffico dell'1% (misurato in veicolo-chilometri) aumenta il rischio di incidenti (in percentuale);

q^v = la quota dei costi degli incidenti che è interna a ciascuna categoria di veicolo;

(a+b+c) media dei costi sociali dell'incidente, in cui (a) rappresenta il costo di incidente

mortale della persona coinvolta e (b) rappresenta il costo per i parenti e gli amici della persona coinvolta. Il parametro (c) rappresenta i costi per il resto della società. Ciò comprende vari costi economici diretti e indiretti e si presume nell'ordine del 10 % del valore di una vita statistica per decesso, lesioni gravi e lievi.

Or. xm

Emendamento 74

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d quater (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – sezione B (nuova) – tabella 3 (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento
d quater) si aggiunge il seguente testo:

Tabella 3: Quota dei costi degli incidenti che è interna a ciascuna categoria di veicolo	
Automobili	***0,76***
Veicoli leggeri	***0,22***
Autobus	***0,16***
Motocicli	***0,8***

Or. en

Emendamento 75

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d quinquies (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – sezione B (nuova) – tabella 4 (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento
d quinquies) si aggiunge il seguente testo:

Tabella 4: Media dei costi sociali degli incidenti nell'UE			
Paese	***Morti***	***Feriti gravi***	***Feriti lievi***
Media UE	***1 870 000***	***243 100***	***18 700***

Or. en

Emendamento 76

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera d sexies (nuova)
Direttiva 1999/62/CE
Allegato III ter – sezione B (nuova) – tabella 5 (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento
d sexies) si aggiunge il seguente testo:

Tabella 5: Valore di riferimento dei costi esterni per gli incidenti espresso in centesimi/veicolo-chilometro (prezzi 2010)								
Automobili			Veicoli pesanti			Motocicli		
Auto-strade	Altre strade extraurbane	Strade urbane	Auto-strade	Altre strade extraurbane	Strade urbane	Auto-strade	Altre strade extraurbane	Strade urbane
0,1	0,2	0,3	1,2	0,8	1,1	0,2	0,5	1,9

Or. en

Emendamento 77

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 1 – lettera e – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) all'allegato IV è inserito il paragrafo seguente:
	Per tutti i veicoli a motore alimentati con combustibili alternativi, il peso massimo autorizzato è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t.

Or. fr

Motivazione

L'emendamento mira ad allineare la presente direttiva con la direttiva (UE) 2015/719 che modifica la direttiva 96/53/CE sulle dimensioni massime autorizzate per garantire che tutti i veicoli pesanti beneficino del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di una tonnellata.

Emendamento 78

Proposta di direttiva
Allegato I – punto 2
Direttiva 1999/62/CE
Allegato V – punto 1 – lettera c – tabella 2 – colonna 2 – riga 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Bus e pullman	Bus e pullman
2,5	***1,5***

Or. fr

MOTIVAZIONE

1. Situazione attuale

La direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti per l'uso di determinate infrastrutture mira principalmente a eliminare le distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto, al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno e il principio della libera circolazione delle merci.

La revisione della direttiva 1999/62/CE nel 2011 ha permesso di prendere in considerazione le esternalità negative nella differenziazione degli oneri e di integrare la possibilità di istituire oneri per i costi esterni. Tuttavia, la direttiva del 2011 non ha contribuito pienamente al conseguimento degli obiettivi del Libro bianco dei trasporti per la piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" sulla rete stradale transeuropea. Oggi solo circa il 25 % della rete stradale transeuropea globale è coperto da pedaggi basati sulla distanza per i veicoli pesanti.

2. Proposte della Commissione

- Inclusione di tutti i veicoli pesanti nell'ambito di applicazione: a partire dal 2020, i sistemi di pedaggio esistenti e nuovi che si applicano ai veicoli pesanti dovranno applicarsi anche agli autobus e pullman. Inoltre, non sarà più possibile esentare i veicoli pesanti di peso inferiore alle 12 tonnellate dai sistemi di pedaggio. Tale misura è intesa a limitare le distorsioni di concorrenza tra i veicoli pesanti e a non far ricadere l'onere dei pedaggi solo sui veicoli pesanti di peso superiore a 12 tonnellate.
- La Commissione propone di estendere talune disposizioni della direttiva ai veicoli leggeri, in particolare in materia di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura.
- Divieto dei bolli di circolazione (per il pagamento del pedaggio) per i veicoli pesanti a partire dal 2024 e dal 2028 per i veicoli leggeri, per applicare meglio il principio "l'utente paga".
- Possibilità di introdurre oneri per congestione del traffico.
- Differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in rapporto alle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti a partire dal 2021 e in funzione delle emissioni di CO2 e delle norme EURO per i veicoli leggeri.
- Riduzione del 75 % degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli a emissioni zero.
- Obbligo di istituire oneri per i costi esterni su determinati assi stradali in cui i danni ambientali causati da veicoli pesanti sono superiori alla media.
- Le proposte della Commissione intendono inoltre rafforzare la trasparenza dei sistemi di pedaggio e il controllo dell'utilizzo delle entrate.

3. Proposte del relatore

La proposta della Commissione prevede diverse misure che sono in linea con gli obiettivi del Libro bianco dei trasporti volti a conseguire la piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga". A questo proposito, il relatore ritiene che il Parlamento europeo debba mantenere il livello di ambizione della proposta della Commissione.

Il relatore reputa inoltre che la proposta della Commissione debba essere migliorata e rafforzata

su diversi aspetti chiave. In questa prospettiva, la relazione propone diversi emendamenti su elementi essenziali del testo che si articolano intorno a cinque temi principali:

a) Eliminazione delle discriminazioni tra i diversi utenti della strada e applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" a tutti i veicoli:

   – A tal fine, il relatore propone di applicare, dopo l'eliminazione dei sistemi di bolli, pedaggi senza discriminazioni dei veicoli affinché tutti gli utenti della strada partecipano agli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni.

   – Per chiarire la proposta della Commissione sui costi esterni, è opportuno introdurre un onere per i costi esterni sulle reti interessate dagli oneri per l'infrastruttura.

   – L'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" a tutti i veicoli contribuirà all'eliminazione delle discriminazioni tra i vari utenti della strada.

b) Eliminazione delle distorsioni di concorrenza nel trasporto stradale e tra i modi di trasporto:

   – A tal fine, il relatore propone non solo di vietare i bolli di circolazione (per il pagamento del pedaggio) ma di sostituirli con sistemi basati sulla distanza. L'obiettivo è garantire che le reti TEN-T interessate dal sistema dei bolli siano soggette a un onere al fine di evitare distorsioni di concorrenza con altri modi di trasporto.

   – Per eliminare le distorsioni della concorrenza, si propone di allineare le disposizioni applicabili ai furgoni che trasportano merci a quelle applicabili ai veicoli pesanti.

c) Lotta contro il deterioramento continuo delle reti stradali in Europa:

   – Nell'UE, la spesa pubblica per la manutenzione stradale è diminuita di circa il 30 % tra il 2006 e il 2013. Si tratta di una questione di sicurezza stradale. Per rispondere a questo problema, il relatore propone di destinare gli introiti derivanti dagli oneri per l'infrastruttura alla manutenzione e al miglioramento delle strade nonché al miglioramento del sistema dei trasporti.

d) Accelerazione della transizione verso una mobilità pulita:

   – Il relatore propone che gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni siano utilizzati per finanziare la transizione verso una mobilità a basse emissioni.

   – Il relatore raccomanda altresì di facilitare l'applicazione di maggiorazioni per finanziare i progetti della rete transeuropea di trasporto.

e) Accettabilità e trasparenza dei sistemi di pedaggio:

   – Il relatore ritiene che la destinazione degli introiti contribuisca all'accettabilità dei sistemi di pedaggio. In tale prospettiva, il relatore propone che gli introiti derivanti dagli oneri siano utilizzati sul territorio del tratto stradale in cui le tariffe sono applicate.

   – Per tenere conto della natura specifica di taluni territori, il relatore propone di introdurre la possibilità di applicare un'esenzione forfettaria per km su un tratto stradale specifico onde garantire più elasticità e maggiore flessibilità per tenere conto della situazione delle regioni periferiche.

– Per garantire l'inclusione sociale e la coesione territoriale, il relatore propone di aumentare gli sconti previsti per gli utenti abituali, in particolare alla periferia degli agglomerati.

– Il relatore ritiene che le reti stradali interessate da un onere per l'infrastruttura debbano garantire un elevato livello di sicurezza stradale e tutte le infrastrutture necessarie, come parcheggi sicuri e custoditi, per poter rispettare gli obblighi previsti dal regolamento sui periodi di riposo e di guida dei conducenti.

– Per garantire la trasparenza dei sistemi di pedaggio, soprattutto in materia di calcolo delle tariffe e di assegnazione delle entrate, il relatore propone di istituire in ogni Stato membro un'autorità indipendente di supervisione dei sistemi di pedaggio e di garantire un elevato livello di informazione a tutti gli utenti in merito all'utilizzo delle entrate.

– Il relatore modifica la proposta della Commissione concernente gli oneri per congestione del traffico per non penalizzare eccessivamente gli autobus e i trasporti collettivi.

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

Il seguente elenco è redatto su base puramente volontaria sotto l'esclusiva responsabilità del relatore. Nel corso dell'elaborazione del progetto di relazione, il relatore ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

ENTITÀ O PERSONA
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
MAZZOLA ALBERTO, RELATORE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO
UFFICIO DI COLLEGAMENTO DI ASFINAG A BRUXELLES
ASSOCIAZIONE DELLE REGIONI FRANCESI
BORNE ÉLISABETH, MINISTRO DEI TRASPORTI FRANCESE
CLECAT
COMITATO DI ORIENTAMENTO DELLE ASSISE DELLA MOBILITÀ
COMITATO PER LA TRANSALPINA
CONFERENZA DELLE REGIONI PERIFERICHE E MARITTIME (CPMR)
CONFERENZA EUROPEA DEI DIRETTORI DI STRADE
CONFERENZA DELLE FERROVIE EUROPEE (CER)
DEUTSCHE BAHN
EL KHADRAOUI SAÏD, CENTRO EUROPEO DI STRATEGIA POLITICA

PIATTAFORMA E-MOBILITY
EURELECTRIC
ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLE AUTOSTRADE CON PEDAGGIO (ASECAP)
ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI COSTRUTTORI DI AUTOMOBILI (ACEA)
ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI SERVIZI ESPRESSO (EEA)
ASSOCIAZIONE EUROPEA DEL TRASPORTO MERCI SU ROTAIA
CONSIGLIO EUROPEO DEGLI SPEDIZIONIERI (ESC)
FEDERAZIONE STRADALE DELL'UNIONE EUROPEA (ERF)
FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILISMO (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DEI VEICOLI STORICI (HISTORIC VEHICLE GROUP)
IMONITRAF
UNIONE INTERNAZIONALE DEI TRASPORTI SU STRADA (IRU)
LAHELLEC GERARD, VICEPRESIDENTE DELLA REGIONE DELLA BRETAGNA RESPONSABILE PER I TRASPORTI
MICHELIN
MISSIONE DELLA NORVEGIA NELL'UNIONE EUROPEA
MOSKOVSKI IVAYLO, MINISTRO DEI TRASPORTI DELLA BULGARIA

PICHEREAU DAMIEN, DEPUTATO ALL'ASSEMBLEA NAZIONALE FRANCESE
ÖBB-HOLDING AG (FERROVIE AUSTRIACHE)
SHV ENERGY
SIEMENS
FERROVIE FRANCESI (SNCF)
TDIE
TRANSPORT & ENVIRONMENT
VAN ESSEN HUIB, CE DELFT
VINCI CONCESSIONS
ŽAGAR IVAN, RELATORE DEL COMITATO DELLE REGIONI