



Roma, 30 luglio 1999

CIRCOLARE N. 114/1999

OGGETTO: AUTOTRASPORTO - DIRETTIVA 1999/62/CE RELATIVA ALLA TASSAZIONE A CARICO DI AUTOVEICOLI PESANTI PER L'USO DI ALCUNE INFRASTRUTTURE, SU G.U. CE N. L187 DEL 20.7.1999.

Campo e tempi di applicazione

Il campo di applicazione della direttiva in oggetto e' immutato rispetto a quello della precedente direttiva 93/89/CEE e riguarda le tasse sugli autoveicoli nonche' i pedaggi e i diritti d'utenza gravanti sui veicoli utilizzati per il trasporto merci con peso massimo a pieno carico uguale o superiore a 12 t.

Gli Stati membri devono conformarsi alla nuova direttiva entro il 1 luglio 2000.

Tasse sui veicoli

Come gia' prevedeva la direttiva 93/89/CEE gli Stati membri sono tenuti a fissare le tasse sui veicoli rispettando valori minimi (che non sono variati rispetto a quelli in vigore).

Fino al luglio 2001 la Grecia, l'Italia, il Portogallo e la Spagna sono autorizzati ad applicare aliquote piu' basse ma non inferiori al 65% dei minimi stabiliti.

Pedaggi e diritti d'utenza (1)

Gli Stati membri possono mantenere o introdurre pedaggi ovvero diritti d'utenza (Eurovignette) alle seguenti condizioni:

- pedaggi e diritti sono imposti solo per l'uso di ponti, trafori, valichi, autostrade e strade con caratteristiche autostradali. In uno Stato sprovvisto di una rete autostradale o di strade con caratteristiche autostradali pedaggi e diritti possono essere applicati per l'utilizzo della categoria di strade piu' elevata
- previa consultazione con la Commissione della CE:
- pedaggi e diritti possono essere imposti anche per altre tratte della rete stradale principale, quando lo richiedano ragioni di sicurezza
- gli Stati possono introdurre un regime speciale per le zone frontaliere
- l'Austria puo' esentare dall'applicazione dei diritti d'utenza austriaci il tratto autostradale tra Kufstein e il Brennero
- per l'utilizzo di uno stesso tratto di strada non possono essere applicati sia pedaggi che diritti d'utenza. Tuttavia gli Stati possono applicare pedaggi per l'utilizzo di ponti, trafori e valichi su reti per le quali sono richiesti diritti
- pedaggi e diritti sono applicati senza discriminazione della nazionalita' del trasportatore o dell'origine del trasporto o della sua destinazione.

La riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza devono essere effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidita' del traffico, con metodi che consentano ai trasportatori di pagare i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando qualsiasi comune mezzo di pagamento all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati.

Uno Stato membro puo' stabilire che gli autoveicoli immatricolati nel suo territorio siano assoggettati a diritti d'utenza per l'utilizzo di tutta la sua rete stradale.

(1) La direttiva fornisce le seguenti definizioni:

pedaggio e' il pagamento di una somma per un veicolo che effettua un tragitto tra due punti di un'infrastruttura; e' calcolato in base alla distanza percorsa ed alla categoria del veicolo

diritto di utenza e' il pagamento di una somma che autorizza un veicolo a utilizzare un'infrastruttura per un tempo determinato.

I diritti di utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo delle infrastrutture. Uno Stato membro ha facoltà di applicare agli autoveicoli immatricolati nel suo territorio importi unicamente annuali.

I pedaggi sono in funzione dei costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi.

Gli Stati membri possono differenziare le aliquote dei pedaggi in funzione:

- a) delle categorie di emissione dei veicoli, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 50% il pedaggio imposto ai veicoli equivalenti che soddisfano i requisiti di emissione più severi;
- b) dell'ora del giorno, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 100% del pedaggio imposto durante il periodo del giorno meno costoso.

I diritti d'utenza sono fissati ad un livello non superiore agli importi massimi indicati nello schema che segue.

Valori massimi dei diritti d'uso annuali (EURO)		
Veicoli	Fino a 3 assi	4 o più assi
Non Euro	960	1.550
Euro I	850	1.400
Euro II	750	1.250

Il diritto d'utenza giornaliero è pari a 8 EURO per tutte le categorie di veicoli.

Detti valori saranno riesaminati il 1 luglio 2002 e successivamente ogni due anni.

La direttiva non pregiudica l'applicazione da parte degli Stati membri:

- delle tasse o diritti specifici gravanti sui veicoli eccezionali
- dei pedaggi di parcheggio e diritti relativi alla circolazione urbana
- dei diritti specificatamente destinati a combattere le situazioni di congestione del traffico circoscritte a determinati luoghi e momenti.

La direttiva non vieta inoltre che gli Stati membri destinino alla tutela dell'ambiente e allo sviluppo delle reti di trasporto una percentuale dell'importo di diritto d'utenza o di pedaggio.

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.11/93

FINE TESTO CIRCOLARE CONFETRA

G.U. CE N.L187 DEL 20.7.1999

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

IL PARLAMENTO EUROPEO,

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71, paragrafo 1, e l'articolo 93,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

(1) che l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri richiede nel contempo l'armonizzazione dei sistemi di prelievo e l'istituzione di equi meccanismi di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture;

(2) che tali obiettivi possono essere conseguiti solo a tappe;

(3) che un certo grado di armonizzazione dei sistemi fiscali e' gia' stato realizzato con l'adozione della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali, e della direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali;

(4) che la Corte di giustizia delle Comunita' europee, con sentenza 5 luglio 1995, nella causa C21/94, Parlamento/Consiglio ha annullato la direttiva 93/89/CEE del Consiglio, del 25 ottobre 1993, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada nonche' dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture mantenendo in vigore gli effetti di detta direttiva sino a che il Consiglio non emani una nuova direttiva; che, pertanto, la direttiva 93/89/CEE deve essere sostituita dalla presente direttiva;

(5) che nell'attuale situazione occorrerebbe limitare l'adeguamento dei sistemi nazionali di imposizione agli autoveicoli commerciali di tonnellaggio superiore a una determinata soglia;

(6) che, a tale scopo, e' opportuno fissare aliquote minime per le tasse sugli autoveicoli che sono attualmente applicate negli Stati membri o che potrebbero eventualmente sostituirle;

(7) che sarebbe opportuno incoraggiare l'impiego di veicoli che rispettino di piu' l'ambiente e il sistema viario introducendo una maggiore differenziazione delle tasse o di altri oneri, purché essa non interferisca col funzionamento del mercato interno;

(8) che e' opportuno che a taluni Stati membri sia concesso un periodo di deroga agli importi minimi per agevolare l'adeguamento delle imposizioni richieste dalla presente direttiva;

(9) che alcune operazioni di trasporto interno locale che non hanno grande incidenza sul mercato dei trasporti della Comunita' sono attualmente assoggettate ad aliquote ridotte delle tasse sugli autoveicoli; che, per una transizione ordinata, si dovrebbero autorizzare gli Stati membri a concedere deroghe temporanee alle aliquote minime;

(10) che occorrerebbe consentire agli Stati membri di applicare aliquote ridotte o esenzioni agli autoveicoli il cui impiego non sia tale da avere ripercussioni sul mercato dei trasporti della Comunita';

(11) che, al fine di tener conto di determinate situazioni speciali, occorrerebbe prevedere una procedura secondo la quale gli Stati membri possono essere autorizzati a conservare ulteriori esenzioni o riduzioni;

(12) che le attuali distorsioni di concorrenza non possono essere eliminate solo mediante l'armonizzazione delle tasse o delle accise sul carburante; che, tuttavia, in attesa di forme di prelievo tecnicamente ed economicamente piu' idonee, le distorsioni possono essere limitate prevedendo la possibilita' di conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza per l'uso delle autostrade; che, inoltre, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a prelevare diritti per l'uso di ponti, gallerie e valichi di montagna;

(13) che, date le specifiche condizioni di taluni itinerari alpini, puo' essere opportuno che uno Stato membro non applichi un sistema di diritti d'utenza in un settore ben definito della sua rete autostradale, onde consentire l'applicazione di un onere connesso con l'infrastruttura;

(14) che e' necessario che i pedaggi e i diritti d'utenza non siano discriminatori, non comportino eccessive formalita', non creino ostacoli alle frontiere interne; che e' necessario, quindi, adottare misure adeguate per consentire il pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in qualsiasi momento e con diversi mezzi di pagamento;

(15) che le aliquote dei diritti d'utenza dovrebbero essere fissate in funzione della durata dell'uso dell'infrastruttura in questione ed essere differenziate secondo i danni causati dai veicoli stradali;

(16) che ai veicoli immatricolati in Grecia dovrebbero essere temporaneamente applicati diritti d'utenza ridotti per tener conto delle difficoltà legate alla sua posizione geopolitica;

(17) che, per garantire un'applicazione uniforme dei diritti d'utenza e dei pedaggi, è opportuno stabilire talune modalità di applicazione, quali le caratteristiche delle infrastrutture alle quali si applicano, i livelli massimi di alcune aliquote ed altre condizioni generali da rispettare; che le aliquote medie ponderate dai pedaggi dovrebbero essere connesse con i costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi;

(18) che gli Stati membri dovrebbero poter destinare alla tutela dell'ambiente e allo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto una percentuale dell'importo dei diritti d'utenza o dei pedaggi, a condizione che tale importo sia calcolato conformemente alle disposizioni della presente direttiva;

(19) che gli importi previsti nella presente direttiva, espressi nelle unità monetarie nazionali degli Stati membri che adottano l'euro, sono stati fissati il 1 gennaio 1999 allorché il valore dell'euro è stato determinato ai sensi del regolamento (CE) n. 2866/98 del Consiglio, del 31 dicembre 1998, sui tassi di conversione tra l'euro e le monete degli Stati membri che adottano l'euro; che è opportuno che gli Stati membri che non adottano l'euro riesaminino annualmente gli importi previsti nella presente direttiva espressi nelle monete nazionali e adeguino, se necessario, tenendo conto delle modifiche nei tassi di cambio; che gli adeguamenti annuali nelle monete nazionali non possono essere obbligatori se la modifica derivante dall'applicazione del nuovo tasso di cambio è inferiore a una certa percentuale;

(20) che dovrebbe essere applicato il principio di territorialità; che due o più Stati membri possono collaborare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di diritti d'utenza, salva l'osservanza di talune condizioni supplementari;

(21) che, in base al principio di proporzionalità, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento dei suoi obiettivi, ai sensi dell'articolo 5, terzo comma del trattato;

(22) che si dovrebbe prevedere un calendario rigoroso per il riesame delle disposizioni della presente direttiva e, se necessario, per il loro adattamento allo scopo di istituire un sistema di prelievi a carattere maggiormente territoriale,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO 1

Disposizioni generali

Articolo 1

La presente direttiva riguarda le tasse sugli autoveicoli nonché i pedaggi e i diritti d'utenza gravanti sugli autoveicoli, quali definiti all'articolo 2.

La presente direttiva non si applica agli autoveicoli che effettuano trasporti esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

Inoltre, essa non si applica agli autoveicoli immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, e nelle Azzorre e a Madera e che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna o del Portogallo.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

a) "autostrada" una strada specialmente progettata e costruita per la circolazione automobilistica che non serve le proprietà finitime, e che:

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

- ii) non presenta intersezioni a raso con alcun'altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, o cammino pedonale;
- iii) e' espressamente segnalata come autostrada;
- b) "pedaggio", il pagamento di una determinata somma per un autoveicolo che effettua un tragitto fra due punti di una delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 2, basata sulla distanza percorsa e sulla categoria dell'autoveicolo;
- c) "diritti di utenza", il pagamento di una somma determinata che da' il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 2;
- d) "autoveicolo", un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito esclusivamente al trasporto di merci su strada e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 tonnellate;
- e) autoveicolo "EURO I", un veicolo con le caratteristiche di cui alla casella A della tabella di cui alla sezione 8.3.1.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1987, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di gas inquinanti prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli;
- f) autoveicolo "EURO 11", un veicolo con le caratteristiche di cui alla casella B della tabella di cui alla sezione 8.3.1.1 dell'allegato 1 della direttiva 88/77/CEE.

CAPO II

Tasse sugli autoveicoli

Articolo 3

Le tasse sugli autoveicoli di cui all'articolo 1 sono le seguenti:

*** OMISSIS ***

Italia:

- a) tassa automobilistica,
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica.

*** OMISSIS ***

2. Lo Stato membro che sostituisca una delle tasse di cui al paragrafo 1 con un'altra analoga ne informa la Commissione, la quale procede alle necessarie modifiche.

Articolo 4

Le procedure di riscossione e recupero delle tasse menzionate all'articolo 3 sono stabilite da ciascuno Stato membro.

Articolo 5

Per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati negli Stati membri le tasse di cui all'articolo 3 sono riscosse unicamente dallo Stato membro d'immatricolazione.

Articolo 6

1. Qualunque sia la struttura delle tasse di cui all'articolo 3, gli Stati membri stabiliscono le relative aliquote in modo che, per ogni categoria o sottocategoria di autoveicoli di cui all'allegato 1, non siano inferiori all'aliquota minima stabilita nell'allegato medesimo.

Fino a due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, la Grecia, l'Italia, il Portogallo e la Spagna sono autorizzati ad applicare aliquote piu' basse, ma non inferiori al 65 % dei minimi stabiliti nell'allegato I.

2. Gli Stati membri possono applicare aliquote ridotte o esenzioni:

- a) agli autoveicoli del ministero della Difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonche' agli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale,
- b) agli autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via dello Stato membro d'immatricolazione e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attivita' principale non e' il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e fatto salvo l'accordo della Commissione.

3. a) Il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare uno Stato membro a mantenere esoneri o riduzioni supplementari delle tasse sugli autoveicoli per motivi inerenti a specifiche politiche di natura socioeconomica o connessi alle infrastrutture dello Stato medesimo. Tali esoneri o riduzioni possono riguardare unicamente autoveicoli immatricolati nello Stato membro in questione che effettuano trasporti esclusivamente all'interno di una parte ben definita del suo territorio.

b) Qualunque Stato membro che desideri conservare un siffatto esonero o una siffatta riduzione ne informa la Commissione comunicandole inoltre tutte le informazioni pertinenti. La Commissione informa gli altri Stati membri dell'esonero o della riduzione proposti entro un mese.

Si considera che il Consiglio abbia autorizzato il mantenimento dell'esonero o della riduzione proposti se, entro un termine di due mesi a decorrere dalla data alla quale gli altri Stati membri sono stati informati ai sensi del precedente comma, né la Commissione né alcuno Stato membro hanno chiesto che la questione venga esaminata dal Consiglio.

4. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, secondo comma e dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo, nonché dell'articolo 6 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, gli Stati membri non possono accordare alcuna esenzione o riduzione delle tasse di cui all'articolo 3, che abbia per effetto di rendere l'importo della tassa inferiore alle aliquote minime di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

CAPO III

Pedaggi e diritti d'utenza

Articolo 7

1. Gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi c/o diritti d'utenza alle condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 10.

2. a) I pedaggi e i diritti d'utenza sono imposti solo per l'uso di autostrade o altre strade a corsie multiple con caratteristiche analoghe a quelle delle autostrade, dei ponti, delle gallerie e dei valichi di montagna.

Tuttavia, in uno Stato membro sprovvisto di rete generale di autostrade o di strade a doppia carreggiata con caratteristiche analoghe, i suddetti oneri possono essere imposti in detto Stato membro all'utenza della categoria di strade più elevata dal punto di vista tecnico.

b) Previa consultazione della Commissione, secondo la procedura di cui alla decisione del Consiglio del 21 marzo 1962, relativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentari o amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti,

i) i pedaggi e i diritti d'utenza possono essere imposti anche su altre sezioni della rete stradale principale, in particolare

- quando lo richiedano ragioni di sicurezza,

- in uno Stato membro sprovvisto, nella maggior parte del suo territorio, di una rete coerente di autostrade o di strade a doppia carreggiata aventi caratteristiche analoghe, in detta parte del paese, ma solo sulle strade utilizzate per il trasporto pesante di merci interregionale e internazionale, purché la domanda di traffico e la densità demografica non giustifichi economicamente la costruzione di autostrade o di strade a doppia carreggiata con caratteristiche analoghe;

ii) gli Stati membri interessati possono introdurre un regime speciale per le zone frontaliere;

iii) l'Austria può esentare dall'applicazione dei diritti d'utenza austriaci il tratto autostradale tra Kufstein e Brennero.

3. Per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale non possono essere imposti cumulativamente pedaggi e diritti d'utenza. Tuttavia, gli Stati membri pos-

sono applicare anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.

4. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla nazionalità del trasportatore oppure all'origine o alla destinazione dell'autoveicolo.

5. 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 della Comunità. A tal fine gli Stati membri cooperano per introdurre metodi che consentano ai trasportatori di pagare i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando qualsiasi comune mezzo di pagamento all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati. Gli Stati membri prevedono attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale.

6. Uno Stato membro può stabilire che gli autoveicoli immatricolati nel suo territorio siano assoggettati a diritti d'utenza per l'utilizzo di tutta la sua rete stradale.

7. I diritti d'utenza, comprese le spese amministrative per tutte le categorie di autoveicoli, sono fissati dallo Stato membro interessato ad un importo non superiore all'importo massimo stabilito nell'allegato II. Detto importo massimo viene riesaminato il 1 luglio 2002 e successivamente ogni due anni. Ove necessario, la Commissione propone gli adattamenti appropriati e il Parlamento europeo e il Consiglio deliberano alle condizioni previste dal trattato.

Fino a due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri in cui vige un diritto d'utenza applicano una riduzione del 50 % delle aliquote dei diritti d'utenza per gli autoveicoli immatricolati in Grecia, in ragione della sua posizione geopolitica. La Commissione può decidere di autorizzare di anno in anno la proroga di tale riduzione da parte di detti Stati membri.

8. I diritti d'utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo delle infrastrutture.

Uno Stato membro ha facoltà di applicare agli autoveicoli immatricolati nel suo territorio importi unicamente annuali.

9. I pedaggi medi ponderati sono in funzione dei costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi.

10. Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al paragrafo 9, gli Stati membri possono differenziare le aliquote dei pedaggi riscossi in funzione

a) delle categorie di emissione dei veicoli, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 50 % il pedaggio imposto ai veicoli equivalenti che soddisfano i requisiti di emissione più severi;

b) dell'ora del giorno, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 100 % del pedaggio imposto durante il periodo del giorno meno costoso.

Qualsiasi modulazione dei pedaggi in relazione alle categorie di emissione dei veicoli o dell'ora del giorno è proporzionale all'obiettivo perseguito.

Articolo 8

1. Due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di diritti d'utenza applicabile all'insieme dei loro territori. Tali Stati membri associano strettamente la Commissione alla preparazione di detto sistema, nonché al suo successivo funzionamento e le sue eventuali modifiche.

2. Un sistema comune è subordinato alle seguenti condizioni, cumulative rispetto a quelle prescritte dall'articolo 7:

a) i diritti d'utenza comuni sono fissate dagli Stati membri partecipanti ad un importo non superiore a quello massimo indicato all'articolo 7, paragrafo 7;

b) il pagamento dei diritti d'utenza comuni da' accesso alla rete definita dagli Stati membri partecipanti ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2;

- c) altri Stati membri possono aderire al sistema comune;
- d) gli Stati membri partecipanti elaborano un criterio di ripartizione che consenta di assegnare a ciascuno di loro un'equa parte delle entrate provenienti dai diritti d'utenza.

CAPO IV

Disposizioni finali

Articolo 9

1. La presente direttiva lascia non pregiudicata l'applicazione da parte degli Stati membri:

a) delle tasse o diritti specifici:

- riscossi all'atto dell'immatricolazione dell'autoveicolo, oppure
- gravanti sugli autoveicoli o i carichi di peso o di dimensioni fuori della norma;

b) dei pedaggi di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana;

c) dei diritti regolatori specificamente destinati a combattere le situazioni di congestione del traffico circoscritte a determinati luoghi e momenti.

2. La presente direttiva non osta inoltre a che gli Stati membri destinino alla tutela dell'ambiente e allo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto una percentuale dell'importo di diritto d'utenza o di pedaggio, a condizione che tale importo sia calcolato a norma dell'articolo 7, paragrafi 7 e 9.

Articolo 10

1. Per l'applicazione della presente direttiva i tassi di cambio tra l'euro e le monete nazionali degli Stati membri che non hanno adottato l'euro sono quelli fissati il primo giorno lavorativo di ottobre e pubblicati nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee; essi si applicano a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo.

2. Gli Stati membri che non hanno adottato l'euro hanno la facoltà di mantenere gli importi in vigore al momento dell'adeguamento annuale fatto ai sensi del paragrafo 1, se la conversione di tali importi espressi in euro comporta una modifica espressa in moneta nazionale inferiore al 5 %.

Articolo 11

1. Alle date di cui all'articolo 7, paragrafo 7, secondo comma, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, tenendo conto dell'evoluzione della tecnologia e della congestione del traffico.

2. Per consentire alla Commissione di redigere la suddetta relazione, gli Stati membri le forniscono, al più tardi sei mesi prima delle date di cui al paragrafo 1, le informazioni necessarie.

3. Gli Stati membri che introducono sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi o dei diritti d'utenza cooperano al fine di realizzare un adeguato livello di interoperabilità.

Articolo 12

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 2000. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 13

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee

Articolo 14

*Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.
Fatto a Lussemburgo, il 17 giugno 1999.*

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Per il Consiglio

Il Presidente

F. MUNTEFERING