

## ALLEGATO I

( allegato 0 direttiva 2006/38/CE )

## LIMITI DI EMISSIONI

## 1. Autoveicolo EURO 0

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

## 2. Autoveicolo EURO I/EURO II

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

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

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

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

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

(1) Un ciclo di prova è costituito da una sequenza di punti di prova, essendo ciascun punto definito da una velocità e da una coppia che il motore deve rispettare durante il funzionamento a regime (prova ESC) o in condizioni transienti (prove ETC ed ELR).

(2) 0,13 per i motori la cui cilindrata unitaria è inferiore a 0,7 dm<sup>3</sup> e il regime nominale è superiore a 3 000 min-1.

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



## ( allegato IV direttiva 2006/38/CE )

## DETERMINAZIONE INDICATIVA DELLA CLASSE DEGLI AUTOVEICOLI

Le classi degli autoveicoli sono definite dalla tabella che segue.

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

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

**Autoveicoli a motore**

Assi motori dotati di sospensioni pneumatiche o riconosciute come equivalenti [1]		Altri sistemi di sospensione degli assi motori		Classe dei danni
Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		Numero di assi e peso totale a pieno carico autorizzato (in t)		
pari o superiore a	inferiore a	pari o superiore a	inferiore a	
<b>2 assi</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<b>3 assi</b>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26	23	25	
		25	26	
<b>4 assi</b>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

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



**Insieme di autoveicoli (autoveicoli articolati e autotreni)**

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



## ( allegato III direttiva 2006/38/CE )

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

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dei pedaggi medi ponderati in modo da rispecchiare l'articolo 3, comma 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma dell'art. 4, comma 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 3, comma 1°, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio.

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma del decreto legislativo n. 163/2006 e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

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

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

— Qualora non venga applicato un unico sistema di pedaggio all'intera rete stradale transeuropea, si deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Si deve, inoltre, precisare se si estende il campo di applicazione del sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.

— Qualora si scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della rete (come consentito ai sensi dell'articolo 4, comma 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Si può scegliere di ripartire la rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o un processo analogo per ciascuna parte.

**2. Costi dell'infrastruttura****2.1. Costo dell'investimento**

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

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



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

- a) può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente;
- b) può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.

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

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

— La ripartizione dei costi sugli autoveicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di autoveicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli autoveicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. L'applicazione dei fattori di equivalenza può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

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

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

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

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

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

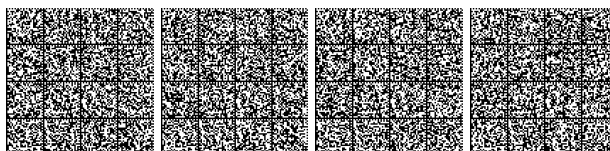
Vi sono compresi tutti i costi sostenuti dall'operatore dell'infrastruttura che non rientrano nella sezione 2 e che riguardano l'attuazione, il funzionamento e la gestione dell'infrastruttura e del sistema di pedaggio. Essi comprendono in particolare:

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

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

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

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



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

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

#### 4. Quota di traffico merci, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione

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

— Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Qualora siano utilizzati eventuali fattori di equivalenza che differiscano da quelli presentati nella tabella, questi devono comunque essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

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

[1] Cfr. allegato II per la determinazione della classe di autoveicolo.

[2] Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 tonnellate.

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



## ( allegato II direttiva 1999/62/CE )

IMPORTO MASSIMO IN EURO DEI DIRITTI D'UTENZA, COMPRESSE LE SPESE AMMINISTRATIVE  
DI CUI ALL' ART. 3, COMMA 4

	Fino a tre assi	Quattro o più assi
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV e meno inquinanti	797	1 329

## NOTE

## AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, comma 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE).

## Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— L'art. 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 2009, n. 161, S.O., così recitano:

«Art. 1 (*Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie*). — 1.-2. (Omissis).

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 8 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.»

