

DECRETO LEGISLATIVO
25 gennaio 2010, n. 7
(G.U. n. 32 del 9.2.2010)

Attuazione della direttiva 2006/38/CE, 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.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 7 luglio 2009, n. 88 [\(1\)](#), recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, ed in particolare l'articolo 1, comma 3, e l'Allegato B;

Vista la direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, che modifica la direttiva 1999/62/CE [\(3\)](#), relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 15 ottobre 2009;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 13 gennaio 2010;

Sulla proposta dei Ministri per le politiche europee e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto detta disposizioni sui pedaggi e i diritti di utenza gravanti sugli autoveicoli pesanti, adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, secondo le definizioni di cui all'articolo 2.

Art. 2

Definizioni

(articolo 1, paragrafo 1, direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#))

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) "rete stradale transeuropea": la rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, e successive modificazioni o integrazioni, ed illustrata con le relative cartine che si riferiscono alle sezioni corrispondenti menzionate nel dispositivo e/o nell'allegato II di detta decisione;
- b) "costi di costruzione": i costi legati alla costruzione, compresi eventualmente i costi di finanziamento, di infrastrutture nuove o miglioramenti di infrastrutture nuove (comprese consistenti riparazioni strutturali), o di infrastrutture o miglioramenti delle infrastrutture (comprese consistenti riparazioni strutturali), ultimati non più di trenta anni prima del 10 giugno 2008 laddove siano già istituiti sistemi di pedaggio al 10 giugno 2008, o ultimati

non più di trenta anni prima dell'istituzione di un nuovo sistema di pedaggio introdotto dopo il 10 giugno 2008; possono essere presi in considerazione come costi di costruzione anche i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture ultimati anteriormente a tali termini, laddove:

- 1) sia istituito un sistema di pedaggio che prevede il recupero di detti costi mediante un contratto stipulato con un operatore di un sistema di pedaggio o altri atti giuridici di effetto equivalente entrato in vigore anteriormente al 10 giugno 2008;
 - 2) sia possibile dimostrare che i motivi della costruzione delle infrastrutture in questione sono da ricondurre al fatto che queste hanno una durata di vita predeterminata superiore a 30 anni;
 - 3) in ogni caso la percentuale dei costi di costruzione da prendere in considerazione non deve eccedere la durata di vita predeterminata dei componenti delle infrastrutture restante al 10 giugno 2008 o, se successiva, alla data di introduzione del nuovo sistema di pedaggio;
 - 4) i costi concernenti infrastrutture o miglioramenti di infrastrutture possono includere tutte le spese specifiche per le infrastrutture destinate a ridurre il disturbo connesso al rumore o a migliorare la sicurezza stradale e i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti ad elementi ambientali obiettivi, quali la protezione contro la contaminazione del terreno;
- c) "costi di finanziamento": gli interessi sui prestiti e/o la remunerazione dell'eventuale capitale apportato dagli azionisti;
 - d) "consistenti riparazioni strutturali": le riparazioni strutturali ad eccezione di quelle che, al momento, non recano più alcun beneficio agli utenti della strada, ad esempio laddove i lavori di riparazione sono stati sostituiti da un ulteriore rifacimento del manto stradale o da altri lavori di costruzione;
 - e) "pedaggio": il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo che effettua un tragitto ben definito su una delle infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1, basata sulla distanza percorsa e sul tipo di autoveicolo;
 - f) "pedaggio medio ponderato": gli importi totali percepiti attraverso i pedaggi in un determinato periodo divisi per i chilometri per autoveicolo in una determinata rete oggetto del pedaggio durante tale periodo, dove gli importi percepiti e i chilometri per autoveicolo sono calcolati per gli autoveicoli ai quali si applicano i pedaggi;
 - g) "diritti di utenza": il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzo da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1;
 - h) "autoveicolo": un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito o usato esclusivamente per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate;
 - i) "autoveicolo della categoria Euro 0, Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V, EEV": un autoveicolo conforme ai limiti di emissione indicati nell'allegato I;
 - l) "tipo di autoveicolo": categoria nella quale un autoveicolo è classificato sulla base del numero di assi, delle sue dimensioni o del suo peso o altri criteri di classificazione dell'autoveicolo in base al danno arrecato alla strada, secondo il sistema di classificazione di cui all'allegato II, a condizione che il sistema di classificazione seguito sia basato su caratteristiche dell'autoveicolo ricavabili dai documenti dell'autoveicolo o dall'aspetto dello stesso;
 - m) "contratto di concessione": la concessione di lavori pubblici o la concessione di servizi ai sensi dell'articolo 3, commi 11 e 12, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e

successive modificazioni;

- n) "pedaggio in concessione": il pedaggio applicato da un concessionario ai sensi di un contratto di concessione.

Art. 3

Pedaggi e diritti d'utenza

(articolo 1, paragrafo 2, direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#))

1. L'introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea sono disciplinati dalle disposizioni di cui ai successivi commi; pedaggi e diritti di utenza possono essere applicati anche a strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, quali strade parallele ovvero in diretta concorrenza con alcune parti di tale rete, nonché ad altri tipi di veicoli a motore diversi da quelli definiti all'articolo 2, lettera h) nel rispetto dei principi di non discriminazione e di libera concorrenza.

2. Pedaggi e diritti di utenza possono essere introdotti, ovvero mantenuti, soltanto su alcuni tratti della rete stradale transeuropea qualora ciò si renda necessario in relazione all'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio, ovvero in ragione dell'isolamento o del basso livello di congestione e inquinamento dei tratti esentati; le esenzioni in tal modo stabilite non debbono determinare alcuna discriminazione nei confronti del traffico internazionale.

3. Fino al 31 dicembre 2011, possono essere introdotti, ovvero mantenuti, pedaggi e diritti di utenza limitatamente agli autoveicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate; qualora, in tale periodo, l'applicazione di pedaggi e diritti di utenza venga estesa agli autoveicoli al di sotto di tale limite di peso, si applicano le disposizioni di cui al presente decreto.

4. Pedaggi e diritti di utenza si applicano a tutti gli autoveicoli, così come definiti dall'articolo 2, comma 1, lettera h) a partire dal 1° gennaio 2012; gli autoveicoli di peso inferiore a 12 tonnellate possono tuttavia essere esentati dall'applicazione di pedaggi e diritti di utenza qualora essa determini rilevanti conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli di inquinamento acustico, sulla congestione del traffico o sulla salute, ovvero comporti costi amministrativi superiori del 30 per cento alle entrate addizionali generate.

5. Per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale non possono essere imposti cumulativamente per una determinata categoria di autoveicoli pedaggi e diritti d'utenza; tuttavia possono essere applicati anche pedaggi per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi di montagna su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza.

6. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 [\(4\)](#), possono essere previste aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per gli autoveicoli esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (CE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985 [\(5\)](#), relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, nei seguenti casi:

- a) autoveicoli del Ministero della difesa, della protezione civile, dei servizi antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle Forze dell'ordine, nonché agli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale;
- b) autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via del territorio nazionale e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e previo accordo con la Commissione europea.

7. Agli utenti abituali possono essere concessi sconti o riduzioni sui pedaggi a condizione che:

- a) siano soddisfatte le prescrizioni di cui al comma 10;

- b) sconti o riduzioni siano inseriti in una struttura tariffaria lineare, proporzionata e disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;
- c) l'importo dello sconto, o delle riduzioni, non superi, sulla rete stradale transeuropea, il 13 per cento del pedaggio pagato dagli autoveicoli equivalenti cui lo sconto o la riduzione non è applicabile. Tutti i piani di sconto o riduzione relativi alla rete stradale transeuropea devono essere comunicati alla Commissione europea che ne verifica la conformità e li approva secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 4-quater, della direttiva 1999/62/CE [\(3\)](#), come modificata dalla direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#).

8. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono comportare maggiori oneri per gli utenti non abituali della rete stradale; qualora pedaggi e diritti d'utenza siano riscossi esclusivamente mediante sistemi che comportino l'uso di unità poste a bordo degli autoveicoli, si opera in conformità di quanto previsto dalla direttiva 2004/52/CE [\(6\)](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e dalle relative disposizioni di attuazione.

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

10. Fatti salvi i pedaggi medi ponderati di cui al comma 9, le aliquote dei pedaggi riscossi possono essere differenziate, al fine, fra l'altro, di lottare contro i danni ambientali e la congestione, ridurre al minimo i danni alle infrastrutture, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura interessata o promuovere la sicurezza stradale, a condizione che la differenziazione:

- a) sia proporzionale all'obiettivo perseguito;
- b) sia trasparente e non discriminatoria, segnatamente riguardo alla cittadinanza del trasportatore, il paese o luogo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure l'origine o la destinazione del trasporto;
- c) non sia finalizzata a generare ulteriori introiti da pedaggio tali da comportare pedaggi medi ponderati non conformi al comma 9; gli aumenti degli introiti non intenzionali sono controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'anno finanziario in cui gli introiti da pedaggio aggiuntivi sono stati generati;
- d) rispetti le soglie di massima flessibilità fissate al comma 11.

11. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, le aliquote dei pedaggi possono essere differenziate in funzione:

- a) della categoria di emissione EURO di cui all'allegato I, inclusi i livelli di PM e di NOx, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento al pedaggio richiesto per autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose, e/o;
- b) dell'ora, del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio sia superiore del 100 per cento rispetto al pedaggio imposto durante l'ora, il giorno o la stagione meno costosi; o qualora il periodo meno costoso sia a tariffa zero, la penalità per l'ora, il giorno o la stagione più cari non sia superiore del 50 per cento del livello di pedaggio che sarebbe altrimenti applicabile all'autoveicolo in questione.

12. Le aliquote dei pedaggi sono differenziate conformemente alla lettera a), del comma 11 entro il 31 dicembre 2010 o, nel caso di contratti di concessione, quando la

concessione è rinnovata; può tuttavia derogarsi a tale obbligo, previa notifica alla Commissione, quando:

- a) ciò pregiudichi la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio;
- b) l'introduzione di tale differenziazione non risulti tecnicamente applicabile allo specifico sistema di pedaggio in questione;
- c) tale misura comporti la deviazione del traffico degli autoveicoli più inquinanti dalla rete stradale transeuropea, con conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

13. Fatte salve le condizioni di cui al comma 10, nel caso di progetti specifici di rilevante interesse europeo, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di differenziazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli; la struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica, disponibile a tutti gli utenti in condizioni di parità e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati; le determinazioni relative all'applicazione della struttura tariffaria sono comunicate alla Commissione europea che ne verifica la congruità.

14. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione ai pedaggi per specifici tratti stradali che soffrono di una acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli, o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti in progetti di interesse europeo identificati nell'Allegato II della decisione n. 884/2004/CE, che contribuiscono direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio della sezione stradale in cui è applicata la maggiorazione;
- b) la maggiorazione che può essere applicata ai pedaggi differenziati in conformità del comma 10 non superi il 15 per cento dei pedaggi medi ponderati calcolati in conformità del comma 9, tranne quando gli introiti generati siano investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può essere superiore al 25 per cento;
- c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento del traffico commerciale non equo rispetto a quello riservato ad altri utenti della strada;
- d) siano presentati alla Commissione, prima dell'applicazione maggiorata, piani finanziari per l'infrastruttura interessata della maggiorazione ed un'analisi dei costi e dei benefici per il nuovo progetto di infrastruttura;
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari ed all'analisi dei costi e dei benefici presentati; l'applicazione delle disposizioni del presente comma è soggetta a verifica di congruità da parte della Commissione europea, secondo la procedura prevista dall'articolo 7, paragrafo 11, della direttiva 1999/62/CE [\(3\)](#), come modificata dalla direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#); nel caso di nuovi progetti transfrontalieri è richiesto, altresì, l'accordo degli Stati membri interessati.

15. Qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire documenti dell'autoveicolo necessari per verificare le informazioni di cui al comma 11, lettera a), e il tipo di autoveicolo, il pedaggio imposto può raggiungere il livello più alto applicabile.

Determinazione dei pedaggi
(articolo 1, paragrafo 3, direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#))

1. I pedaggi sono determinati conformemente all'articolo 3; nella determinazione dei livelli di pedaggio medi ponderati applicabili alla rete di infrastrutture o ad una parte chiaramente definita di detta rete, si tiene conto dei vari costi di cui all'articolo 3, comma 9; i costi considerati riguardano la rete o parte della rete su cui gravano i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio; può stabilirsi di non procedere al recupero di tali costi attraverso la riscossione dei pedaggi o di recuperarne solo una percentuale.

2. I costi per i nuovi sistemi di pedaggio, diversi da quelli che comportano pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008, sono calcolati utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III; per i nuovi pedaggi in concessione istituiti dopo il 10 giugno 2008 il livello più alto di pedaggio è equivalente o inferiore al livello risultante dall'applicazione di un metodo basato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III; la valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base ad un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura di un contratto di concessione; non sono soggetti agli obblighi di cui al presente comma i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali, a seguito di una procedura di appalto pubblico, siano state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare prima del 10 giugno 2008; l'esenzione si estende a tutto il periodo di applicazione di detti sistemi a condizione che gli stessi non subiscano modifiche sostanziali.

3. Almeno quattro mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio sono comunicate alla Commissione europea, ai fini del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, primo periodo, della direttiva 1999/62/CE [\(3\)](#), introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#), le seguenti informazioni:

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

- 1) i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo;
- 2) informazioni sugli autoveicoli soggetti al loro sistema di pedaggio e sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi da recuperare;

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

- 1) i contratti di concessione ed eventuali modifiche rilevanti degli stessi;
- 2) gli elementi fondamentali su cui il concedente ha sviluppato il bando relativo alla concessione, come previsto nell'allegato IX B del decreto legislativo n. 163 del 2006; tali elementi riguardano, in particolare, i costi stimati, quali definiti all'articolo 3, comma 9, previsti nell'ambito della concessione, il traffico preventivato diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

4. Almeno quattro mesi prima della loro attuazione, le nuove disposizioni in materia di pedaggi applicabili alle strade parallele su cui il traffico può essere deviato dalla rete stradale transeuropea e che sono in diretta concorrenza con alcune parti della rete su cui viene imposto il pedaggio, sono comunicate alla Commissione europea, ai fini dell'acquisizione del parere di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 6, secondo periodo, della direttiva 1999/62/CE [\(3\)](#), introdotto dall'articolo 1 della direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#); tali informazioni riguardano l'estensione geografica della rete coperta dal pedaggio, gli autoveicoli interessati dal pedaggio e i livelli di pedaggio previsti, unitamente ad una relazione sul sistema di determinazione del livello del pedaggio.

5. Qualora si applichino le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 14, ai sistemi di pedaggio già vigenti al 10 giugno 2008, sono comunicate alla Commissione europea le informazioni che dimostrino che il pedaggio ponderato medio applicato all'infrastruttura in

questione è conforme all'articolo 2, comma 1, lettera b, e all'articolo 3, commi 9, 10, 11, 12 e 13.

Art. 5

Attuazione e controlli

(articolo 1, paragrafo 6, direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#))

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede con propri decreti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per gli aspetti di cui al comma 3, all'attuazione degli articoli 3 e 4.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo del funzionamento del sistema dei pedaggi e dei diritti di utenza in modo da garantire l'osservanza dei principi di trasparenza e non discriminazione.

3. I decreti di cui al comma 1 dovranno garantire l'equilibrio economico finanziario complessivo delle concessionarie, nel rispetto di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 7.

Art. 6

Relazione alla Commissione europea

(articolo 1, paragrafo 9, direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#))

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette entro il 10 dicembre 2010 le informazioni necessarie per la relazione che la Commissione europea deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva 2006/38/CE [\(2\)](#), tenendo conto degli sviluppi in campo tecnologico e dell'evoluzione della densità della circolazione, compreso l'uso di autoveicoli di più di 3,5 e di meno di 12 tonnellate, e valutando il relativo impatto sul mercato interno, anche nelle regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche della Comunità, i livelli di investimento nel settore e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile.

Art. 7

Disposizioni finali e copertura finanziaria

1. Gli allegati, che costituiscono parte integrante del presente decreto, sono aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modalità tecniche rese necessarie dal progresso ovvero a quelle introdotte a livello comunitario.

2. Dal presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 8

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 2010

NAPOLITANO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
RONCHI, *Ministro per le politiche europee*
MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*
ALFANO, *Ministro della giustizia*
TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli*: ALFANO

-
- (1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 068427.
 - (2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 065709.
 - (3) Vedasi "banca dati ITER" pag. 042871.
 - (4) Vedasi "codice della strada" pag. 176.02.00.
 - (5) Vedasi "codice della strada" pag. 179.00.07 o "l'autotrasporto di merci" pag. 1985.12/01.
 - (6) Vedasi "banca dati ITER" pag. 058705.

Allegato I al DLG 25.1.2010, n. 7
V. [allegato I alla direttiva 2006/38/CE del 17.5.2006](#)

Allegato II al DLG 25.1.2010, n. 7
V. [allegato III alla direttiva 2006/38/CE del 17.5.2006](#)

Allegato III al DLG 25.1.2010, n. 7
V. [allegato II alla direttiva 2006/38/CE del 17.5.2006](#)

Allegato IV al DLG 25.1.2010, n. 7
V. [allegato II alla direttiva 1999/62/CE del 17.6.1999](#)