

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Sistemi di telepedaggio sono stati installati a livello nazionale, regionale o locale in venti Stati membri. Il loro numero è in costante crescita. La maggior parte di tali sistemi richiede l'installazione, a bordo dei veicoli degli utenti della strada, di un'apparecchiatura speciale ("unità di bordo"). Dato che solo alcuni di questi sistemi offrono un'interoperabilità transfrontaliera, gli utenti devono dotare i loro veicoli di unità di bordo multiple per poter transitare liberamente in vari paesi e ciò comporta costi e oneri. I costi, che attualmente ammontano, secondo una stima, a 334 milioni di euro all'anno, entro il 2025 scenderanno prevedibilmente appena al di sotto dei 300 milioni di euro all'anno (senza che vengano intraprese nuove azioni a livello di UE).

La mancanza di interoperabilità transfrontaliera comporta anche costi per le autorità, che devono acquistare unità di bordo funzionanti a livello nazionale ma non all'estero e provvedere alla loro manutenzione. In un unico sistema nazionale, in cui la posizione dei veicoli è determinata ricorrendo al posizionamento satellitare¹, il costo una tantum di acquisto di tali unità di bordo è pari a 120 milioni di euro, mentre i costi di manutenzione ammontano a 14,5 milioni di euro all'anno.

Al fine di affrontare tali questioni, nel 2004 è stata adottata una direttiva concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale². Una decisione della Commissione, del 2009, che definiva le modalità pratiche per conseguire l'interoperabilità³, ha disposto che i fornitori specializzati del "servizio europeo di telepedaggio" (S.E.T.) offrano agli utenti della strada unità di bordo compatibili con tutti i sistemi di telepedaggio esistenti nell'UE.

Gli obiettivi della normativa sono lunghi dall'essere conseguiti. Un certo grado di interoperabilità transfrontaliera è stato conseguito, ma in Croazia, Germania, Grecia, Irlanda⁴, Italia, Polonia, nel Regno Unito, nella Repubblica ceca, in Slovacchia, Slovenia e Ungheria⁵ ancora oggi per il pagamento dei pedaggi possono essere utilizzate solo le unità di bordo nazionali.

A tale proposito sono stati individuate due ragioni principali:

- i fornitori del S.E.T. incontrano ostacoli notevoli per accedere al mercato, ad esempio:
 - un trattamento discriminatorio da parte delle autorità (che, ad esempio, tutelano gli operatori storici);
 - procedure di accettazione lunghe e mutevoli e

¹ Tali sistemi sono attualmente installati in Belgio, Germania, Ungheria e Slovacchia, ma altri Stati membri (attualmente Bulgaria e Svezia) stanno prendendo in considerazione la possibilità di introdurli.

² Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

³ Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

⁴ In Irlanda operano vari fornitori di unità di bordo, ma tutti nazionali. L'interoperabilità transfrontaliera non è ancora disponibile.

⁵ Nel sistema di pedaggio ungherese è possibile l'impiego di unità di bordo diverse, ma quasi tutte nazionali. Allo stato attuale non possono essere utilizzate unità di bordo del S.E.T.

- specificità tecniche dei sistemi locali non conformi agli standard consolidati.

Il fatto che l'attuale normativa non stabilisca in modo sufficientemente chiaro gli obblighi a carico degli esattori di pedaggi (che gestiscono i sistemi di pedaggio) e degli Stati membri nei confronti dei fornitori del S.E.T. ha fatto sì che gli ostacoli permanessero senza che ciò sia contrario al diritto dell'UE. È quindi importante che detti obblighi siano specificati in dettaglio, affinché il S.E.T. possa svilupparsi parallelamente ai servizi nazionali.

- La normativa in materia di S.E.T. ha imposto ai fornitori del S.E.T. oneri eccessivi, tra cui:
 - l'obbligo di fornire i loro servizi in tutti gli Stati membri entro 24 mesi dalla loro registrazione ufficiale. Pare che tale disposizione abbia a lungo scoraggiato i potenziali fornitori dal registrarsi, dato che temevano di essere radiati negli Stati membri di stabilimento qualora non fossero riusciti a coprire in tempo utile tutti i settori del S.E.T. e
 - l'obbligo di rifornire il mercato dei veicoli leggeri con costose unità di bordo satellitari (sebbene attualmente nessun sistema di telepedaggio per veicoli leggeri ricorra al posizionamento satellitare). I fornitori del S.E.T. sono pertanto impossibilitati ad offrire un servizio concorrenziale ai proprietari di veicoli leggeri. Le unità di bordo satellitari continuano ad essere più costose delle semplici unità con tecnologia microonde utilizzate dai fornitori dei servizi nazionali di riscossione dei pedaggi; inoltre le loro funzionalità aggiuntive e la potenza di elaborazione che le caratterizza sono superflue quando si tratta di riscuotere pedaggi per i veicoli leggeri. Finché le unità di bordo satellitari rimarranno così costose, è importante prevedere un periodo in cui possa essere stabilito un mercato del S.E.T. per i veicoli leggeri, consentendo ai fornitori del S.E.T. di offrire ai loro acquirenti unità di bordo semplici che siano compatibili con i sistemi di pedaggio esistenti.

Un altro problema riguarda la difficoltà di imporre il pagamento dei pedaggi ai proprietari di veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Uno Stato membro che rileva il mancato pagamento di un pedaggio per mezzo di dispositivi automatici di controllo non è in grado di identificare il trasgressore in base al numero di targa se il veicolo è immatricolato all'estero. A livello di UE non vi è alcuna base giuridica concernente lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra Stati membri ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi. La perdita di introiti per i sistemi di pedaggio nazionali, regionali e locali ammonta a circa 300 milioni di euro all'anno.

È importante monitorare lo sviluppo di nuovi servizi e applicazioni, in particolare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS) cooperativi, per avvalersi tempestivamente delle potenziali sinergie con il telepedaggio, ed è altresì rilevante consentire l'offerta di servizi a valore aggiunto utilizzando la stessa piattaforma tecnologica (apparecchiatura di bordo) del telepedaggio.

Tale proposta rientra nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), incentrato sulla riduzione dell'onere normativo per le imprese.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente iniziativa è la rifusione di un atto giuridico esistente (direttiva 2004/52/CE) ed è intesa a far fronte alle carenze della normativa in vigore al fine di renderla maggiormente

efficace nel conseguire i suoi obiettivi. Essa si propone inoltre di fare in modo che la direttiva rifletta in modo più preciso i ruoli delle varie categorie di operatori del mercato del S.E.T., attualmente definiti solo nella decisione 2009/750/CE.

- **Coerenza con altre politiche dell'Unione**

Migliorando le condizioni quadro del mercato dei sistemi di telepedaggio, l'iniziativa contribuirà al completamento del mercato interno e del mercato unico digitale. Inoltre, facilitando la diffusione e l'applicazione di sistemi di telepedaggio, agevolerà una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" e contribuirà così a conseguire gli obiettivi dell'Unione dell'energia. In particolare, rafforzerà l'efficacia e l'efficienza della proposta di revisione della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture⁶, presentata parallelamente alla presente iniziativa.

Infine, l'iniziativa propone un quadro giuridico per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi. Ciò contribuirà al conseguimento di obiettivi nei settori della giustizia e dei diritti fondamentali. A livello più operativo, le disposizioni pertinenti sono conformi alla direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale⁷. Le disposizioni pertinenti rispettano anche la normativa applicabile sulla protezione dei dati personali.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica per la proposta, come pure per la direttiva vigente (2004/52/CE), è costituita dall'articolo 91 del trattato.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Un'organizzazione insoddisfacente del mercato dei sistemi di telepedaggio nello Stato membro A inciderà negativamente sugli utenti della strada registrati nello Stato membro B e viceversa. I singoli Stati membri non hanno alcun incentivo a cambiare la situazione, a meno che non prendano in considerazione gli interessi dei cittadini e delle imprese dell'UE. Ma le tematiche che riguardano l'Unione europea possono essere affrontate efficacemente solo con iniziative a livello di UE.

Per quanto riguarda la riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero, un approccio puramente intergovernativo ha rivelato i suoi limiti, visto che sono stati firmati solo pochi accordi bilaterali tra gli Stati membri. Solo l'UE può mettere a punto un sistema efficace per lo scambio di informazioni sui trasgressori fra tutti gli Stati membri.

⁶ 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).

⁷ Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9).

- **Proporzionalità**

Gli elementi nuovi (rispetto alla direttiva 2004/52/CE) sono stati formulati a seguito di un'analisi approfondita dell'intera serie di misure strategiche suggerite dai portatori di interessi nel corso della consultazione pubblica. Quello della proporzionalità è stato uno dei principali criteri di valutazione. Misure meno proporzionate, in particolare una rigorosa armonizzazione dei sistemi di telepedaggio nell'UE, sono state analizzate in sede di valutazione d'impatto e respinte.

- **Scelta dello strumento**

L'iniziativa modifica sostanzialmente le disposizioni della direttiva 2004/52/CE e aggiunge varie disposizioni nuove. A fini di chiarezza, la proposta è pertanto a favore di una nuova direttiva (rifusione) del Parlamento europeo e del Consiglio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Una valutazione ex post della direttiva 2004/52/CE e della decisione 2009/750/CE, contenuta in un unico documento di lavoro dei servizi della Commissione⁸, ha condotto alle seguenti conclusioni:

- la normativa non ha conseguito risultati in relazione alla maggior parte dei suoi obiettivi: per gli esattori di pedaggi i costi del telepedaggio sono a malapena diminuiti e per gli utenti della strada il S.E.T. non è ancora disponibile;
- in merito all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio sono stati compiuti ben pochi progressi e, salvo alcune eccezioni, le unità di bordo non sono state integrate con altri dispositivi. Laddove l'interoperabilità è possibile, lo è principalmente a livello nazionale; infatti sono stati conclusi solo pochi e limitati accordi a livello transfrontaliero. Tale relativa carenza di interoperabilità transfrontaliera è dovuta alla struttura non concorrenziale di molti mercati nazionali, nei quali le autorità conferiscono una posizione privilegiata ad un singolo operatore di sistemi di pedaggio, e agli ostacoli imposti dalla stessa normativa in materia di S.E.T. (in particolare, l'obbligo per i fornitori del S.E.T. di essere in grado di offrire i loro servizi in tutta l'UE entro 24 mesi). L'interoperabilità transfrontaliera è costosa e difficile da conseguire a motivo delle considerevoli differenze riguardanti l'applicazione, i singoli sistemi di pedaggio a livello nazionale e le tre tecnologie consentite dalla normativa in materia di S.E.T. Un ulteriore ostacolo è costituito dalla mancanza di disposizioni efficaci sulla riscossione coercitiva dei pedaggi per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro;
- per quanto concerne il campo di applicazione, la normativa è rilevante solo in parte, in quanto impone che tutti i fornitori del S.E.T. servano tutti i tipi di veicoli e tutti i settori sottoposti a pedaggio in Europa è considerato eccessivo. Sarebbe più efficace se i fornitori fossero liberi di rispondere alle esigenze dei loro acquirenti, anziché essere costretti ad imporre loro un servizio completo però costoso e non necessario;
- la normativa potrebbe generare un elevato valore aggiunto nell'UE, in quanto gli accordi di collaborazione su base volontaria tra gli Stati membri non hanno

⁸ *Insert reference when published.*

contribuito alla copertura sostanziale del mercato interno per quanto riguarda il S.E.T. In ogni caso, visto che sono stati conclusi solo pochi accordi di collaborazione su base volontaria, tale potenziale è stato conseguito solo in minima parte e

- la direttiva si riferisce a "operatori" non meglio precisati, in qualità di soggetti incaricati di fornire il S.E.T., mentre la decisione fa riferimento a "fornitori del S.E.T." ben definiti. Si ravvisa pertanto un certo grado di incoerenza fra i due atti giuridici.

I risultati della valutazione ex post sono direttamente confluiti nei lavori intesi a rilevare le problematiche che la presente iniziativa intende risolvere.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nell'elaborare la valutazione ex post e la valutazione d'impatto, la Commissione ha condotto cinque attività di consultazione principali.

- 1) Una consultazione pubblica aperta sulla base di un questionario online

La consultazione è stata aperta fra l'8 luglio e il 2 ottobre 2016 (12 settimane). Il questionario conteneva domande dirette principalmente al grande pubblico e offriva ai cittadini l'opportunità di esprimere le loro opinioni sul telepedaggio senza scendere in dettagli tecnici, tuttavia sviluppando determinati concetti in risposta a varie domande aperte, e di caricare elettronicamente documenti di sintesi o altri documenti.

Per la Commissione, l'obiettivo della consultazione era sondare il grande pubblico in merito alle scelte politiche di ampio respiro (sia per quanto riguarda la normativa in vigore sia nel contesto della revisione legislativa). Sebbene il numero relativamente ridotto di risposte metta in dubbio la loro rappresentatività, i rispondenti hanno espresso un sostegno significativo a tutte le scelte politiche di ampio respiro di cui alla presente proposta.

- 2) Una richiesta, pubblicamente indirizzata a tutti i portatori di interessi, di invio di contributi scritti

Ai portatori di interessi è stata data la possibilità di presentare contributi agli esercizi di valutazione ex post e di valutazione d'impatto. Sono pervenuti in totale 22 contributi pertinenti: nove da operatori di sistemi di pedaggio/gestori di autostrade, nove da imprese di trasporto e quattro da autorità pubbliche.

- 3) Una consultazione limitata ai portatori di interessi professionali in merito a questioni riguardanti la valutazione ex post

La consultazione mirata dei portatori di interessi è stata avviata il 26 giugno 2015 ed è rimasta aperta alle risposte fino al 1° settembre 2015 (10 settimane). L'obiettivo principale era raccogliere informazioni e dati per colmare le lacune in termini di conoscenze della Commissione in sede di elaborazione della valutazione ex post.

Quattro questionari separati per diversi gruppi di portatori di interessi nell'ambito del S.E.T. hanno ricevuto in totale 22 risposte. A motivo del numero relativamente ridotto di grandi portatori di interessi e della buona organizzazione del settore, appare ragionevole ipotizzare che essi siano altamente rappresentativi.

La qualità dei contributi è risultata mista, ma all'incirca la metà delle risposte ha fornito dati reali e ampi ragguagli, inseriti dalla Commissione nel documento di lavoro dei propri servizi. L'altra metà conteneva principalmente pareri e posizioni che hanno

aiutato la Commissione a comprendere le opinioni dei portatori di interessi in merito all'efficacia e all'efficienza della normativa in vigore.

- 4) Una consultazione limitata di portatori di interessi professionali in merito a questioni riguardanti l'imminente proposta di revisione del quadro normativo in materia di S.E.T.

Tale consultazione mirata dei portatori di interessi ai fini della valutazione d'impatto sulla revisione del quadro normativo in materia di S.E.T. è stata lanciata il 5 ottobre 2016 ed è rimasta aperta fino al 13 novembre 2016 (sei settimane).

L'obiettivo precipuo era raccogliere informazioni e dati per colmare le lacune in materia di conoscenze della Commissione in sede di elaborazione della parte della valutazione d'impatto relativa alla "definizione del problema", ma anche sondare la comunità dei portatori di interessi in merito alle opzioni strategiche e alle eventuali misure che la Commissione poteva proporre.

Sono pervenute in totale 35 risposte al questionario, un numero notevolmente superiore a quello delle risposte all'analoga consultazione per la valutazione ex post. Una serie di eccellenti contributi ha fornito un'analisi approfondita delle problematiche, corredata di statistiche e altri dati e di raccomandazioni per soluzioni strategiche concrete. Le risposte hanno contribuito considerevolmente al rafforzamento degli elementi concreti disponibili ai fini della valutazione d'impatto e all'elaborazione di eventuali misure strategiche.

- 5) Reazioni alla tabella di marcia della valutazione e alla valutazione d'impatto iniziale

Ai portatori di interessi è stata offerta l'opportunità di reagire alla tabella di marcia della valutazione e alla valutazione d'impatto iniziale, che sono state pubblicate. Nessuno di loro ha però reagito.

- **Assunzione e uso di perizie**

Esperti esterni sono stati incaricati di fornire sostegno alla Commissione nell'elaborazione della relazione sulla valutazione d'impatto. Uno studio complementare è stato condotto da Ricardo⁹. Per la valutazione d'impatto ci si è anche avvalsi dei risultati di due precedenti studi realizzati per la Commissione nel contesto della valutazione ex post: *State of the art of electronic tolling*¹⁰ ed *Expert review of the EETS legislative acts*¹¹.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che in un primo momento aveva ricevuto il parere negativo del comitato per il controllo normativo. Secondo il comitato, infatti, nella relazione non veniva posto in modo esplicito l'obiettivo della piena interoperabilità dei sistemi di telepedaggio dell'UE, né veniva spiegato in quale modo le opzioni prese in considerazione contribuissero all'interoperabilità di tali sistemi. A parere del comitato, inoltre, le opzioni non illustravano abbastanza chiaramente le scelte e i compromessi per i decisori e la relazione non rispecchiava adeguatamente il punto di vista dei portatori di interessi, in particolare degli Stati membri.

Per dare seguito alle raccomandazioni del comitato per il controllo normativo, la relazione è stata modificata come segue:

⁹ *Insert reference when published.*

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

- è stato riveduto l'obiettivo generale per spiegare che l'iniziativa mira ad offrire ad ogni utente della strada l'accesso al livello di servizi interoperabili di pedaggio corrispondente alle sue necessità e alle sue richieste, inclusa l'opzione della piena interoperabilità; sono state inoltre aggiunte delucidazioni riguardanti il primo obiettivo specifico per spiegare che tale obiettivo non solo è compatibile con quello del conseguimento di tre livelli di interoperabilità (tecnico, procedurale e contrattuale), ma comprende anche l'obiettivo di favorire un assetto concorrenziale del mercato del S.E.T.;

- sono state aggiunte due sezioni, la 5.1 e la 5.2, per illustrare i risultati dell'analisi preliminare dell'elenco completo delle misure discusse con i portatori di interessi nel quadro della consultazione pubblica; una delle opzioni, inoltre, è stata trasformata da un provvedimento di pura armonizzazione ad uno che include anche misure di mercato;

- nelle sezioni 5.1 e 5.2 sono stati esaurientemente illustrati i punti di vista dei portatori di interessi, in particolare degli Stati membri.

Dopo che è stata presentata la versione riveduta della relazione sulla valutazione d'impatto, il comitato per il controllo normativo ha emesso un secondo parere, questa volta positivo con riserve. Le riserve espresse dal comitato riguardavano tre aspetti principali:

- il comitato era del parere che la relazione sulla valutazione d'impatto non individuasse le misure fondamentali, indispensabili per il conseguimento dei risultati previsti, e non valutasse le relative interdipendenze;

- il comitato ha inoltre fatto presente che la relazione continuava a non far luce sul modo in cui la serie di misure proposte avrebbe contribuito al raggiungimento del livello previsto di interoperabilità nell'UE e sugli eventuali rischi connessi all'opzione preferita.

Infine, il comitato ha sottolineato il fatto che la relazione non illustrava il motivo per cui le soluzioni intermedie, che si collocavano tra quella più efficiente e quella più conveniente, non sono state prese in considerazione.

Al fine di dissipare le riserve espresse sono state effettuate le seguenti aggiunte:

- nella tabella 9, spiegazioni dettagliate in merito a quali misure sono indispensabili e quali no e all'interdipendenza tra le varie misure;
- una nuova tabella 19 relativa all'efficacia nel conseguire l'obiettivo generale e al rischio che l'opzione 2 non riesca in tale intento e
- un nuovo testo ai punti 5.1.4 e 5.4 al fine di spiegare il motivo per cui le soluzioni intermedie, che si collocano tra quella più efficiente e quella più conveniente, non sono state prese in considerazione.

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni strategiche di ampio respiro:

1. affrontare alcune problematiche attraverso l'autoregolamentazione ed altre attraverso la legislazione;
2. affrontare tutte le problematiche attraverso la legislazione, mantenendo l'approccio "basato sul mercato" adottato nella decisione 2009/750/CE e
3. affrontare alcune problematiche attraverso la piena armonizzazione tecnica e procedurale dei sistemi di telepedaggio nell'UE ed altre attraverso la legislazione.

L'opzione preferita è la 2, che è stata scelta in funzione della sua elevata efficacia e della sua maggiore efficienza (rapporto costi/benefici) nel conseguire gli obiettivi e che presenta effetti collaterali nel complesso positivi.

I vantaggi previsti sono i seguenti:

- per gli utenti della strada, risparmi complessivi pari a 370 milioni di euro [valore attuale netto (VAN)] fino al 2025. Di tali vantaggi beneficeranno in larga misura gli operatori del settore dei trasporti su strada, vale a dire in prevalenza PMI;
- per i gestori della rete stradale, risparmi pari a 48 milioni di euro (VAN) fino al 2025, non dovendo acquistare ulteriori unità di bordo, e ulteriori introiti dai pedaggi (150 milioni di euro all'anno) grazie a migliori norme sulla riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero e
- per i fornitori del S.E.T., una riduzione dell'onere normativo connesso all'ingresso nei mercati nazionali (VAN pari a 10 milioni di euro fino al 2025, per 12 fornitori previsti) e un'espansione del mercato con introiti aggiuntivi pari a 700 milioni di euro all'anno.

I costi previsti sono i seguenti¹²:

- per i gestori della rete stradale, costi aggiuntivi di adeguamento dei sistemi di pedaggio alle nuove prescrizioni (VAN cumulato pari a 174 milioni di euro fino al 2025) e il versamento ai fornitori del S.E.T. di ulteriori 700 milioni di euro all'anno (valore cumulato, tutti i gestori stradali, tutti i fornitori del S.E.T.). Si tratta tuttavia di importi che non hanno alcuna incidenza sul bilancio, in quanto ad essi corrisponderà l'esternalizzazione di attività attualmente svolte dai gestori stessi o dai loro subcontraenti.

In generale, fino al 2025, il beneficio netto complessivo dell'opzione preferita (benefici meno costi) è pari a 254 milioni di euro (VAN).

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Secondo le previsioni l'iniziativa ridurrà, fino al 2025, gli oneri normativi a carico delle imprese nella misura di 254 milioni di euro complessivi, risultanti da:

- una riduzione complessiva, pari a 370 milioni di euro fino al 2025, degli oneri normativi per gli utenti della strada. Principalmente ne beneficeranno gli autotrasportatori, in maggioranza piccole imprese (perlopiù microimprese);
- un aumento complessivo, pari a 126 milioni di euro, degli oneri normativi per gli esattori dei pedaggi (vale a dire i gestori stradali), nessuno dei quali è una PMI e
- una riduzione complessiva, pari a 10 milioni di euro, degli oneri normativi per i fornitori del S.E.T. (in prevalenza filiali di imprese di grandi dimensioni).

Poiché le PMI e le microimprese predominano nella categoria più vasta dei portatori di interessi (vale a dire gli autotrasportatori), per i quali le ripercussioni sono positive, per loro non si prevedono esenzioni o norme specifiche.

Si prevede che l'iniziativa promuoverà la concorrenza, consentendo a nuovi operatori di accedere a mercati nazionali dei sistemi di telepedaggio precedentemente monopolistici. Ridurrà gli oneri normativi per l'industria del trasporto di merci su strada, incrementando al contempo la sua competitività settoriale. Una maggiore armonizzazione dei sistemi di telepedaggio andrà inoltre a vantaggio dei produttori di apparecchiature europei, che sono già leader mondiali grazie a norme UE rigorose ed efficaci.

¹² I costi ambientali e sociali dell'iniziativa non sono significativi.

La proposta contribuisce agli obiettivi del mercato unico digitale¹³.

- **Diritti fondamentali**

I progressi compiuti verso l'operatività del S.E.T. dovrebbero agevolare gli spostamenti transfrontalieri e in tal modo sostenere la libera circolazione di persone e merci. Una migliorata applicazione della normativa, grazie allo scambio di informazioni sull'identità dei trasgressori, garantirà la parità di trattamento degli utenti della strada nazionali e registrati all'estero. La proposta introduce inoltre disposizioni che dovrebbero consentire ai fornitori del S.E.T. di essere trattati su un piano di parità rispetto agli operatori storici.

L'incidenza principale, connessa al diritto alla protezione dei dati personali e alla riservatezza, deriva dall'istituzione di un meccanismo finalizzato allo scambio obbligatorio di informazioni tra gli Stati membri in merito all'identità dei proprietari di veicoli sorpresi in flagrante o sospettati di aver commesso una frode ai danni del sistema di pedaggio. Il meccanismo si fonda in larga misura sulle disposizioni della direttiva (UE) 2015/413 per quanto riguarda l'applicazione transfrontaliera della normativa in vigore alle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Sono pertanto poste in essere adeguate misure di salvaguardia al fine di garantire che la proposta rispetti pienamente il disposto degli articoli 7 e 8 della Carta dei diritti fondamentali, nonché il quadro giuridico applicabile in materia di protezione dei dati personali. I dati raccolti a norma della presente direttiva non dovrebbero essere utilizzati per scopi diversi da quelli previsti dalla presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero rispettare gli obblighi relativi alle condizioni di utilizzo e di conservazione temporanea dei dati e, in via più generale, i principi di necessità e proporzionalità sull'utilizzo dei dati personali.

Sulla proposta è stato consultato due volte il garante europeo della protezione dei dati: una prima volta a proposito dei principi del sistema previsto per lo scambio delle informazioni; una seconda volta in merito al testo legislativo effettivo. Il garante non ha formulato ulteriori osservazioni.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Nella valutazione d'impatto figura un piano particolareggiato di monitoraggio, basato su 11 indicatori, finalizzato al monitoraggio e alla valutazione degli effetti della normativa nei cinque anni successivi alla sua entrata in vigore. Nella proposta è stata inserita una clausola specifica sugli obblighi informativi allo scopo di valutare l'impatto delle nuove disposizioni sullo scambio transfrontaliero di informazioni ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi.

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Strategia per il mercato unico digitale in Europa*, COM(2015) 192 final, Bruxelles, 6.5.2015.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Considerato il campo di applicazione della proposta e il fatto che si tratta della rifusione di una direttiva in vigore (2004/52/CE), che tutti gli Stati membri hanno pienamente recepito, non appare giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Le principali modifiche sostanziali del testo della direttiva 2004/52/CE sono riportate di seguito.

Articolo 1 Oggetto e ambito di applicazione

Al paragrafo 1, è aggiunto un secondo obiettivo (oltre alla garanzia dell'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale): facilitare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

Al paragrafo 2, la lettera b) è soppressa al fine di consentire agli Stati membri di scambiare informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio ove i sistemi di pedaggio non richiedono l'installazione di un'apparecchiatura di bordo. Tale modifica è necessaria per consentire, ad esempio, la riscossione transfrontaliera dei pedaggi urbani (compresi gli oneri connessi alla congestione del traffico) e l'impiego di altri sistemi che si avvalgono della tecnologia di riconoscimento automatico delle targhe per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi.

Il paragrafo 3 è modificato per confermare che il S.E.T. è fornito dai fornitori del S.E.T. e non dagli esattori dei pedaggi.

Articolo 2 Definizioni

Un articolo contenente le definizioni è aggiunto al fine di chiarire i termini utilizzati nella direttiva.

Articolo 3 Soluzioni tecnologiche

Il paragrafo 1 specifica che le sue disposizioni si applicano solo ai sistemi di pedaggio che richiedono l'installazione o l'utilizzo di un'apparecchiatura di bordo. Con il termine "utilizzo" si intende confermare che i dispositivi portatili utilizzati per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi devono essere considerati quali apparecchiatura di bordo ai fini della direttiva. Il paragrafo 1 illustra le soluzioni tecnologiche applicabili ai sistemi di telepedaggio nuovi e a quelli già esistenti.

Al paragrafo 1, inoltre, l'elenco di tecnologie che possono essere impiegate ai fini delle operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi è spostato nell'allegato IV. La Commissione è autorizzata a modificare l'elenco mediante atto delegato qualora una tecnologia diventi obsoleta o una nuova tecnologia, testata nell'ambito di prove pilota in conformità all'articolo 20 della decisione 2009/750/CE, debba essere aggiunta all'elenco.

Il precedente paragrafo 2 è soppresso, in quanto ripete altre disposizioni di cui già alla direttiva.

A norma del nuovo paragrafo 2, l'apparecchiatura di bordo che utilizza tecnologie di posizionamento satellitare è compatibile con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo ed EGNOS (Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria) e può essere compatibile con altri sistemi di navigazione satellitare.

Il paragrafo 3 chiarisce che, al fine di rispettare i requisiti tecnologici di cui alla direttiva, in particolare all'allegato IV, l'apparecchiatura di bordo del S.E.T. può collegarsi ad altri dispositivi installati o già presenti nel veicolo, quali sistemi di navigazione satellitare o smartphone, ed inoltre che la comunicazione tra l'apparecchiatura di bordo e tali altri dispositivi può avvalersi di tecnologie non elencate nell'allegato IV (ad esempio Bluetooth).

Nel paragrafo 3, il testo "e sia atta all'uso sui veicoli di tutti i tipi secondo il calendario di cui all'articolo 3, paragrafo 4" è soppresso per due motivi:

- i fornitori del S.E.T. non dovrebbero essere obbligati a fornirlo a tutti i veicoli, bensì dovrebbero essere in grado di scegliere: solo ai veicoli pesanti o solo a quelli leggeri e
- come spiegato al paragrafo 4, l'apparecchiatura di bordo nei veicoli leggeri può essere atta all'uso soltanto con la tecnologia microonde a 5,8 GHz e pertanto non in determinati sistemi di telepedaggio per veicoli pesanti che richiedono un'apparecchiatura idonea ad essere adoperata con tutte e tre le tecnologie consentite.

Il nuovo paragrafo 4 precisa che l'apparecchiatura di bordo può essere integrata con altri dispositivi e serve a scopi diversi dal pedaggio.

Nel nuovo paragrafo 4 è aggiunta un'esenzione per consentire ai fornitori del S.E.T. che servono i veicoli leggeri di offrire ai loro clienti un'apparecchiatura di bordo atta all'uso soltanto con la tecnologia microonde a 5,8 GHz. Tale esenzione si applica fino al 31 dicembre 2017.

Il precedente paragrafo 3 è soppresso, in quanto si riferisce a prescrizioni obsolete.

L'articolo 4 è soppresso.

Il paragrafo 1 è soppresso in quanto divenuto superfluo.

I paragrafi 2 e 3 sono stati spostati in altri articoli.

Il paragrafo 4 è soppresso poiché gli Stati membri non hanno alcuna influenza sulla data entro la quale i fornitori del S.E.T. devono offrire il sistema.

Articolo 5 Definizione del servizio europeo di telepedaggio

Il paragrafo 1 si riferisce "all'allegato I" anziché "all'allegato", poiché sono stati aggiunti nuovi allegati che pertanto devono essere numerati.

I precedenti paragrafi 2, 4 e 5 sono sostituiti dalle nuove disposizioni di cui all'articolo 11, al fine di adeguare la procedura di regolamentazione con controllo alla procedura di delega di potere conformemente all'articolo 290, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Il nuovo paragrafo 5 contiene una disposizione specifica intesa a garantire che, in sede di riesame delle norme che interessano il S.E.T. da parte degli organismi europei di normazione, opportune disposizioni transitorie preserveranno la compatibilità continua dei componenti di interoperabilità.

Nel nuovo paragrafo 5, inoltre, il riferimento all'articolo 2, paragrafo 1, è sostituito da un riferimento all'allegato IV, nel quale le disposizioni pertinenti sono trasferite.

Articoli 6, 7, 8, 9 e 10 e allegati II e III

Tali cinque articoli e due allegati prevedono una procedura per lo scambio transfrontaliero di informazioni sui trasgressori. Costituiscono il risultato dell'adeguamento delle disposizioni della direttiva (UE) 2015/413 al contesto dei sistemi di pedaggio. Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato in merito al progetto di testo legislativo e non ha sollevato alcuna obiezione.

Le seguenti disposizioni della direttiva 2004/52/CE restano invariate nell'iniziativa proposta:

articolo 16 (ex articolo 8), che specifica i destinatari della direttiva e

allegato I (ex allegato), che specifica gli elementi necessari alla realizzazione e all'installazione del S.E.T.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50 (adattato)

2017/0128 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale ~~☒~~ e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali ~~☒~~ ~~nella Comunità~~ ~~☒~~ nell'Unione ~~☒~~ (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il ~~trattato che istituisce la Comunità europea~~ ~~☒~~ trattato sul funzionamento dell'Unione europea ~~☒~~, in particolare l'articolo ~~71~~ ~~☒~~ 91 ~~☒~~, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

(1) La direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ ha subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 1
(adattato)

~~Con la risoluzione del 17 giugno 1997 sulle applicazioni telematiche nel settore dei trasporti stradali, in particolare la riscossione elettronica dei pedaggi¹⁷, il Consiglio ha chiesto agli Stati membri e alla Commissione di elaborare una strategia per garantire la convergenza dei sistemi~~

¹⁴ GU C del , pag. .

¹⁵ GU C del , pag. .

¹⁶ Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

¹⁷ GU C 194 del 25.6.1997, pag. 5.

~~di riscossione elettronica dei pedaggi onde raggiungere un grado adeguato di interoperabilità a livello europeo. La comunicazione della Commissione in materia di sistemi interoperabili di riscossione elettronica dei pedaggi in Europa è stata la prima fase di questa strategia.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 2
(adattato)

~~La maggior parte degli Stati membri che hanno installato sistemi di pedaggio elettronico per il finanziamento delle infrastrutture stradali o di riscossione dei diritti di uso della rete stradale (in seguito denominati «sistemi di telepedaggio») usano la tecnologia a microonde a corto raggio, su frequenze intorno a 5,8 GHz, ma tutti questi sistemi non sono oggi completamente compatibili. Gli sforzi intrapresi dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN) sulla tecnologia a microonde hanno portato, dopo l'approvazione di prenorme tecniche nel 1997, a preparare, nel gennaio 2003, norme tecniche che favoriscono la compatibilità dei sistemi di telepedaggio a microonde a 5,8 GHz. Queste prenorme non contemplano tuttavia tutti i sistemi di comunicazioni dedicati a corto raggio (Dedicated Short Range Communications — DSRC) a 5,8 GHz in funzione nella Comunità e comportano due varianti non completamente compatibili. Esse si basano sul modello «Interconnessione dei sistemi aperti» definito dall'Organizzazione internazionale di normalizzazione per la comunicazione tra i sistemi informatici.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 3
(adattato)

~~I produttori di apparecchiature e i gestori di infrastrutture si sono nondimeno accordati nella Comunità per sviluppare prodotti interoperabili sulla base dei sistemi esistenti a 5,8 GHz (SR). Di conseguenza, dovrebbe essere disponibile per gli utenti un'apparecchiatura in grado di comunicare con le tecnologie che possono essere usate nei nuovi sistemi di telepedaggio che saranno installati nella Comunità dopo il 1° gennaio 2007, vale a dire tecnologie di localizzazione satellitari, comunicazioni mobili che utilizzano le norme GSM-GPRS e la tecnologia microonde a 5,8 GHz.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 4
(adattato)

~~È essenziale che questo lavoro di normalizzazione sia condotto a termine quanto prima per stabilire norme tecniche che garantiscano la compatibilità tecnica tra i sistemi di telepedaggio sulla base della tecnologia microonde a 5,8 GHz e delle tecnologie di localizzazione satellitari e di comunicazioni mobili, onde evitare una nuova frammentazione del mercato.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 5
(adattato)

(2) È necessario prevedere la diffusione dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi confinanti limitrofi e diventa necessario disporre di sistemi

interoperabili adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione ~~su scala comunitaria~~ ☒ a livello dell'Unione ☒ e alla futura evoluzione tecnologica.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 6
(adattato)

- (3) I sistemi di telepedaggio dovrebbero essere interoperabili e basati su ~~norme pubbliche~~ ☒ standard aperti e pubblici ☒ disponibili per tutti i fornitori di sistemi su base non discriminatoria.
-

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 7

~~È opportuno che al momento dell'introduzione di nuovi sistemi di telepedaggio sia disponibile una quantità sufficiente di apparecchiature, al fine di evitare qualsiasi discriminazione tra le imprese interessate.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 8

~~In particolare, le nuove tecnologie di localizzazione satellitari (GNSS) e di comunicazioni mobili (GSM/GPRS) applicate al telepedaggio possono permettere, grazie alla loro elevata flessibilità e alle loro molteplici applicazioni, di rispondere alle esigenze delle nuove politiche tariffarie previste a livello comunitario e degli Stati membri. Esse permettono infatti di contabilizzare i chilometri percorsi per categoria di strada, senza richiedere investimenti costosi per le infrastrutture. Queste tecnologie aprono anche la porta a nuovi servizi supplementari di informazione e sicurezza per i viaggiatori, come l'allarme automatico lanciato in caso di incidente che indicherà la posizione del veicolo, l'informazione in tempo reale sulle condizioni di circolazione, il livello del traffico o la durata del percorso. Nel campo della localizzazione satellitare, il progetto Galileo lanciato dalla Comunità nel 2002, è concepito per fornire, a partire dal 2008, servizi d'informazione di qualità superiore a quella degli attuali servizi di navigazione satellitare e di livello ottimale per i servizi telematici stradali. Il sistema precursore del servizio complementare geostazionario europeo di navigazione sarà già operativo nel 2004 con prestazioni simili. Questi sistemi innovativi potrebbero però presentare problemi per l'affidabilità dei controlli e la prevenzione delle frodi. In considerazione dei numerosi vantaggi summenzionati, sarebbe tuttavia opportuno raccomandare in linea generale l'applicazione delle tecnologie di localizzazione satellitari e di comunicazioni mobili al momento dell'introduzione di nuovi sistemi di telepedaggio.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 9
(adattato)

- (4) La moltiplicazione delle ~~tecnologie per il telepedaggio utilizzate o previste nei prossimi anni (microonde a 5,8 GHz, localizzazione satellitare e comunicazioni mobili)~~ e la moltiplicazione delle specifiche imposte dagli Stati membri e dai paesi limitrofi per i loro sistemi di telepedaggio ~~possono~~ ☒ può ☒ pregiudicare il buon funzionamento del mercato interno e gli obiettivi della politica dei trasporti. Questa situazione rischia di comportare la moltiplicazione di dispositivi elettronici

incompatibili e costosi nell'abitacolo ~~degli automezzi~~ dei veicoli pesanti ed ~~rischi di~~ errori di manipolazione ~~per gli~~ da parte degli autisti, ~~con il risultato~~ che possono, ad esempio, ~~di incorrere nel~~ risultare in un mancato pagamento involontario. Una tale moltiplicazione è inaccettabile per gli utenti e per i produttori di ~~automezzi pesanti~~ veicoli, per ragioni di costo e di sicurezza, nonché per ragioni giuridiche.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 10
(adattato)

- (5) È opportuno eliminare gli ostacoli artificiali al funzionamento del mercato interno, pur rispettando la possibilità per gli Stati membri e la Comunità l'Unione di attuare politiche diverse di tariffazione per tutti i tipi di veicoli, a livello locale, nazionale o internazionale. ~~Gli apparecchi installati~~ Le apparecchiature installate a bordo dei veicoli dovrebbero consentire l'attuazione di queste politiche di tariffazione, ~~rispettando i~~ nel rispetto dei principi di non discriminazione tra i cittadini di tutti gli Stati membri. È dunque necessario garantire al più presto l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello ~~comunitario~~ dell'Unione.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 11

~~I conducenti si preoccupano giustamente di beneficiare di un servizio qualitativamente migliore sulle infrastrutture stradali, soprattutto sul piano della sicurezza, e di vedere ridotta la congestione ai caselli, particolarmente nei giorni di grande affluenza e in punti molto congestionati della rete stradale. La definizione del servizio europeo di telepedaggio deve rispondere a questa preoccupazione. Si dovrebbe inoltre provvedere a garantire che le tecnologie e i componenti previsti possano essere collegati, nei limiti delle possibilità tecniche, anche con altri componenti del veicolo, quali i tachigrafi elettronici e i sistemi di chiamata d'emergenza. I sistemi intermodali non dovrebbero essere esclusi in una fase successiva.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 12

~~La possibilità di accesso ad altre applicazioni future oltre alla riscossione del pedaggio dovrebbe essere assicurata mediante un idoneo apparecchio.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 13
(adattato)

- (6) Un servizio europeo di telepedaggio dovrebbe garantire l'interoperabilità a livello tecnico, contrattuale e procedurale, comprendendo:
- a) un contratto unico tra i clienti e gli operatori che offrono il servizio, conforme a un corpus di norme contrattuali che autorizzano tutti gli operatori e/o gli emittenti a fornire il servizio, e atto a garantire l'accesso all'intera rete;

- b) una serie di norme e requisiti tecnici che consentono all'industria di fornire ~~l'equipaggiamento necessario~~ ☒ l'apparecchiatura necessaria ☒ per la fornitura del servizio.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 14

- (7) L'interoperabilità contrattuale ha il potenziale per notevoli agevolazioni per alcuni utenti della strada e per notevoli risparmi amministrativi per gli utenti commerciali della strada.

↓ nuovo

- (8) Dovrebbe essere confermato che il servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) è erogato dai fornitori del S.E.T., come specificato nella decisione 2009/750/CE della Commissione¹⁸.
- (9) Affinché le necessarie tecnologie di comunicazione possano essere supportate dall'apparecchiatura di bordo, dovrebbe essere consentito ai fornitori del S.E.T. di fare uso di altri sistemi hardware e software già presenti nel veicolo quali sistemi di navigazione satellitare o smartphone, nonché di collegarsi a essi.
- (10) Le applicazioni di telepedaggio e di C-ITS (sistemi di trasporto intelligenti cooperativi) utilizzano tecnologie simili e bande di frequenza adiacenti per la comunicazione a corto raggio veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura. Dovrebbe essere vagliata in futuro la possibilità di assegnare al telepedaggio la stessa banda di frequenza attualmente utilizzata per i C-ITS, ossia 5,9 GHz, dopo un'attenta valutazione dei costi, dei benefici, dei problemi tecnici e delle loro possibili soluzioni.
- (11) Si dovrebbe tener conto delle caratteristiche specifiche dei sistemi di telepedaggio attualmente applicati ai veicoli leggeri. Dal momento che nessun sistema di telepedaggio utilizza attualmente il posizionamento satellitare né le comunicazioni mobili, dovrebbe essere consentito ai fornitori del S.E.T., per un periodo di tempo limitato, di dotare i veicoli leggeri di un'apparecchiatura di bordo compatibile soltanto con la tecnologia a 5,8 GHz.
- (12) Quando le norme che interessano il S.E.T. sono riesaminate dagli organismi europei di normalizzazione, dovrebbero essere previste opportune disposizioni transitorie per assicurare la continuità del S.E.T. e la compatibilità dei componenti di interoperabilità già in uso al momento della revisione delle norme con i sistemi di pedaggio.
- (13) I problemi connessi all'identificazione dei trasgressori non residenti ostacolano l'ulteriore diffusione dei sistemi di telepedaggio e una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" sulle strade dell'Unione.
- (14) Per ragioni di coerenza e uso efficiente delle risorse, il sistema per lo scambio di informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio dovrebbe utilizzare gli stessi strumenti del sistema per lo scambio di informazioni sulle infrazioni in materia di

¹⁸ Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

sicurezza stradale di cui alla direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

(15) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di scambiare informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio a livello transfrontaliero indipendentemente dalla tecnologia utilizzata per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi.

(16) Dovrebbe essere richiesto agli Stati membri di fornire alla Commissione le informazioni e i dati necessari per valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema per lo scambio di informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio. Dovrebbe essere richiesto alla Commissione di valutare le informazioni e i dati ottenuti nonché di proporre, ove necessario, modifiche della normativa.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 15

~~I sistemi di telepedaggio contribuiscono significativamente a ridurre i rischi di incidenti e quindi ad aumentare la sicurezza stradale, a ridurre le transazioni in contanti e a diminuire la congestione ai caselli, specie nei giorni di grande affluenza. Essi permettono anche di ridurre l'impatto negativo sull'ambiente di veicoli in attesa e che si rimettono in marcia e la congestione, nonché l'impatto ambientale risultante dall'installazione di nuove barriere di pedaggio o l'estensione delle strutture esistenti.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 16
(adattato)

~~Nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010» sono indicati obiettivi in materia di sicurezza e di scorrimento del traffico stradale. I servizi e i sistemi di trasporto intelligenti e interoperabili rappresentano uno strumento fondamentale per conseguire tali obiettivi.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 17
(adattato)

(17) L'introduzione dei sistemi di telepedaggio comporterà il trattamento di dati personali, che deve essere effettuato nel rispetto delle norme ~~europee~~ ~~⊗~~ dell'Unione ~~⊗~~, figuranti tra l'altro ~~nelle direttive 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati²⁰, nel regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, nella direttiva~~

¹⁹ Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9).

²⁰ ~~GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).~~

²¹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

(UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio²² e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche²³. Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è esplicitamente riconosciuto dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50, considerando 18

~~L'addebito automatico delle tariffe di pedaggio su conti correnti bancari o su conti di carte di credito/debito domiciliati in qualsiasi luogo, nella Comunità e al di fuori di essa, presuppone la piena operatività di uno spazio unico dei pagamenti nella Comunità, con tariffe di servizio non discriminatorie.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50, considerando 19

~~Un sistema di telepedaggio istituito negli Stati membri dovrebbe rispondere ai seguenti criteri fondamentali: il sistema dovrebbe essere predisposto alla rapida integrazione di futuri correttivi ed innovazioni tecnologiche e di sistema, senza costosi aggravii legati alla vetustà dei metodi o dei modelli, costi di adozione da parte degli utenti della rete stradale, professionali o privati, dovrebbero essere irrilevanti rispetto ai benefici per gli stessi utenti nonché per la società nel suo insieme e la sua attuazione in ogni Stato membro dovrebbe avere carattere non discriminatorio, da tutti i punti di vista, tra utenti della rete stradale dello Stato in questione e utenti di altri Stati membri.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50, considerando 20 (adattato)

~~Dato che gli scopi della presente direttiva, in particolare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nel mercato interno e l'introduzione di un servizio europeo di telepedaggio su tutta la rete stradale comunitaria sottoposta a pedaggio, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e, per la loro dimensione europea, possono essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.~~

²² Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

²³ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 21
(adattato)

~~È opportuno garantire l'inclusione delle parti interessate (operatori dei servizi di riscossione del pedaggio, gestori di infrastrutture, industrie elettroniche ed automobilistiche, utenti) nelle consultazioni della Commissione sugli aspetti tecnici e contrattuali legati alla creazione del servizio europeo di telepedaggio. Se del caso, la Commissione dovrebbe consultare anche organizzazioni non governative impegnate nel campo della tutela della vita privata, della sicurezza stradale e dell'ambiente.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 22
(adattato)

~~La creazione del sistema europeo di telepedaggio presuppone l'elaborazione di orientamenti che dovranno essere stabiliti dal comitato telepedaggio istituito dalla presente direttiva.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 23
(adattato)

(18) La presente direttiva lascia impregiudicata la libertà degli Stati membri di ~~fixare~~
 definire norme che disciplinano il regime tariffario delle infrastrutture stradali
 e le questioni di natura fiscale .

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50, considerando 24

~~Le misure necessarie per attuare la presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione²⁴;~~

↓ nuovo

(19) Al fine di garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'adeguamento al progresso tecnologico dell'elenco delle tecnologie che possono essere utilizzate per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi con i sistemi di telepedaggio che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo. 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. 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

²⁴ ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

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.

(20) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende dalla direttiva precedente.

(21) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi al termine di recepimento nel diritto interno della direttiva di cui all'allegato V, parte B.

(22) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵,

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50 (adattato)
⇒ nuovo

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Objective ☒ **Oggetto** ☒ e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale ⇒ e agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali ⇐ ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒. Essa si applica alla riscossione elettronica di tutti i tipi di pedaggi stradali, sull'intera rete stradale ~~comunitaria~~ ☒ dell'Unione ☒ urbana e interurbana, ☒ comprensiva di ☒ autostrade, strade principali o secondarie e altre strutture come tunnel, ponti e traghetti.

⇒ La presente direttiva si applica fatte salve le decisioni adottate dagli Stati membri in merito alla riscossione di diritti su particolari tipi di veicoli e alla determinazione del livello di tali diritti e della loro finalità. ⇐

2. La presente direttiva non si applica:

a) a sistemi di pedaggio stradale per i quali non esistono strumenti elettronici di riscossione dei pedaggi;

~~b) a sistemi di telepedaggio stradale che non richiedono l'installazione di apparecchiature a bordo;~~

eb) a sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento ai requisiti della presente direttiva sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici;=

⇒ c) alle spese di parcheggio. ⇐

²⁵ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

3. ~~Per raggiungere l'obiettivo di cui al paragrafo 1, è creato un servizio europeo~~ ~~di~~ dell'interoperabilità dei sistemi ~~di~~ di telepedaggio ~~di~~ stradale nell'Unione è conseguito tramite un servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.), complementare ai sistemi di telepedaggio nazionali degli Stati membri ~~di~~. ~~Questo servizio deve garantire l'interoperabilità in tutta la Comunità per l'utente dei sistemi di telepedaggio già applicati negli Stati membri e di quelli che saranno introdotti in futuro nell'ambito di applicazione della presente direttiva.~~

↓ nuovo

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.)": i servizi erogati in esecuzione di un contratto da un fornitore del S.E.T. a un utente del S.E.T. Tali servizi comprendono la messa a disposizione dell'apparecchiatura di bordo necessaria per il pagamento dei pedaggi stradali in tutte le aree sottoposte a telepedaggio stabilite nel contratto, nonché la garanzia del suo funzionamento e della sua corretta parametrizzazione, il trattamento dei pagamenti dei pedaggi stradali dovuti dall'utente all'esattore di pedaggi per conto dell'utente e l'erogazione di assistenza e altri servizi necessari affinché l'utente possa adempiere agli obblighi imposti dagli esattori di pedaggi nelle aree sottoposte a pedaggio stabilite nel contratto;
- b) "esattore di pedaggi": un soggetto pubblico o privato che riscuote pedaggi stradali per la circolazione di veicoli in un'area sottoposta a telepedaggio;
- c) "fornitore del S.E.T.": un soggetto che concede l'accesso al S.E.T. a un utente del S.E.T. in esecuzione di un contratto ed è registrato nello Stato membro in cui è stabilito;
- d) "utente del S.E.T.": una persona fisica o giuridica che ha sottoscritto un contratto con un fornitore del S.E.T. per avere accesso al S.E.T.;
- e) "area sottoposta a telepedaggio": una strada, una rete stradale o strutture come ponti, tunnel o traghetti, per le quali è riscosso un pedaggio stradale utilizzando, esclusivamente o parzialmente, sistemi di rilevamento automatico quali la comunicazione con l'apparecchiatura di bordo all'interno del veicolo o il riconoscimento automatico delle targhe;
- f) "apparecchiatura di bordo": l'insieme completo dei componenti hardware e software necessari per fornire il S.E.T., installato o trasportato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, trattare e ricevere/trasmettere dati a distanza;
- g) "pedaggio stradale": il pedaggio che deve essere pagato dall'utente della strada per circolare su una determinata strada o rete stradale o su strutture come ponti, tunnel o traghetti;
- h) "mancato pagamento di un pedaggio stradale": un'infrazione che consiste nella non corresponsione del pagamento di un pedaggio stradale da parte di un utente della strada in uno Stato membro, secondo la definizione della pertinente normativa dello Stato membro;
- i) "Stato membro di immatricolazione": lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo con cui è stata commessa l'infrazione di mancato pagamento di un pedaggio stradale;
- j) "punto di contatto nazionale": un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- k) "ricerca automatizzata": una procedura di accesso online per la consultazione delle banche dati di uno, più di uno o tutti gli Stati membri o i paesi partecipanti;

l) "veicolo": ogni veicolo azionato da un motore, compresi i motocicli, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci;

m) "intestatario del veicolo": la persona a nome della quale è immatricolato il veicolo, quale definita nella normativa dello Stato membro di immatricolazione;

n) "veicolo pesante": un veicolo destinato al trasporto di merci avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate, oppure un veicolo destinato al trasporto di persone con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente;

o) "veicolo leggero": ogni veicolo che non sia un veicolo pesante.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~2~~ 3

Soluzioni tecnologiche

1. Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio ⇒ che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo ⇐ ~~messi in servizio a decorrere dal 1° gennaio 2007~~ si basano ☒, per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, ☒ sull'uso di una o più delle tecnologie seguenti ☒ di cui all'allegato IV ☒.

⇒ I sistemi di telepedaggio esistenti che utilizzano tecnologie diverse da quelle di cui all'allegato IV si conformano a tali tecnologie qualora siano apportati miglioramenti tecnologici sostanziali. ⇐

~~a) localizzazione satellitare;~~

~~b) comunicazioni mobili secondo la norma GSM-GPRS (riferimento GSM TS 03.60/23.060);~~

~~e) tecnologia a microonde a 5,8 GHz.~~

↓ nuovo

2. L'apparecchiatura di bordo che utilizza tecnologie di posizionamento satellitare è compatibile con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo ed EGNOS (Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria) e può essere compatibile con altri sistemi di navigazione satellitare.

3. I fornitori del S.E.T. rendono disponibili agli utenti apparecchiature di bordo idonee all'uso, interoperabili e in grado di comunicare con tutti i sistemi di telepedaggio in uso negli Stati membri utilizzando le tecnologie di cui all'allegato IV.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50

~~2. È messo in funzione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 il servizio europeo di telepedaggio. Gli operatori devono mettere a disposizione dell'utenza interessata un'apparecchiatura da installare a bordo dei veicoli, idonea per essere utilizzata con tutti i~~

~~sistemi di telepedaggio in servizio negli Stati membri, che utilizzi le tecnologie di cui al paragrafo 1 e sia atta all'uso sui veicoli di tutti i tipi secondo il calendario di cui all'articolo 3, paragrafo 4. Detta apparecchiatura dovrà essere interoperabile e in grado di comunicare almeno con tutti i sistemi in funzione negli Stati membri utilizzando una o più delle tecnologie elencate nel paragrafo 1. Le relative modalità sono stabilite dal comitato di cui all'articolo 5, paragrafo 1, comprese le disposizioni sulla disponibilità dell'apparecchiatura da installare a bordo dei veicoli per soddisfare la richiesta degli utenti interessati.~~

↓ nuovo

4. L'apparecchiatura di bordo può utilizzare hardware e software propri e/o elementi di altri hardware e software già presenti nel veicolo. Ai fini della comunicazione con altri sistemi hardware presenti nel veicolo, l'apparecchiatura di bordo può utilizzare tecnologie diverse da quelle di cui all'allegato IV.

5. Fino al 31 dicembre 2027 i fornitori del S.E.T. possono fornire agli utenti di veicoli leggeri un'apparecchiatura di bordo compatibile soltanto con la tecnologia microonde a 5,8 GHz.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50 (adattato)
⇒ nuovo

~~3. Si raccomanda che i nuovi sistemi di telepedaggio messi in servizio dopo l'adozione della presente direttiva utilizzino il posizionamento satellitare e le tecnologie di comunicazione mobile di cui al paragrafo 1. In riferimento all'eventuale migrazione verso sistemi che utilizzano dette tecnologie da parte di sistemi che utilizzano altre tecnologie, la Commissione, in collaborazione con il comitato di cui all'articolo 5, paragrafo 1, elaborerà una relazione entro il 31 dicembre 2009. Detta relazione comprenderà uno studio di utilizzo per ognuna delle tecnologie di cui al paragrafo 1, nonché un'analisi del rapporto costi/benefici. All'occorrenza, la Commissione correrà la relazione di una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio per una strategia di migrazione.~~

~~4. Fatto salvo il paragrafo 1, l'apparecchiatura di bordo può anche essere adatta ad altre tecnologie, a condizione che ciò non comporti un ulteriore onere per gli utenti né crei discriminazione fra di essi. Laddove opportuno, l'apparecchiatura a bordo potrebbe anche essere collegata al tachigrafo elettronico del veicolo.~~

~~5. Gli Stati membri che dispongono di sistemi di pedaggio adottano le misure necessarie per aumentare l'uso dei sistemi di telepedaggio. Essi si adoperano per garantire che, entro il 1 gennaio 2007, almeno il 50 % del flusso di traffico di ogni casello possa utilizzare sistemi di telepedaggio. Le corsie utilizzate per la riscossione di telepedaggi possono anche essere utilizzate per la riscossione di pedaggi con altri mezzi, tenendo debito conto della sicurezza.~~

~~6. I lavori di interoperabilità delle tecnologie di telepedaggio esistenti, realizzati nell'ambito del servizio europeo di telepedaggio, garantiscono la reciproca compatibilità e interfaccia di tali tecnologie con le tecnologie di cui al paragrafo 1 e delle loro attrezzature.~~

76. Gli Stati membri si adoperano affinché il trattamento dei dati personali necessari al funzionamento del servizio europeo di telepedaggio ~~☒~~ S.E.T. ~~☒~~ avvenga ai sensi delle norme comunitarie ~~☒~~ dell'Unione ~~☒~~ in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, ~~soprattutto la loro riservatezza~~ ~~☒~~ compreso il diritto alla vita privata, ~~☒~~ e affinché, in particolare, siano rispettate le disposizioni ~~delle direttive~~

95/46/CE del regolamento (UE) 2016/679, della direttiva (UE) 2016/680 e della direttiva 2002/58/CE.

Articolo 3

Creazione di un servizio europeo di telepedaggio

~~1. Un servizio europeo di telepedaggio è creato su tutte le reti stradali della Comunità sulle quali è riscosso per via elettronica un pedaggio o un diritto stradale d'uso. Tale servizio sarà definito da un corpus di norme contrattuali che autorizzano tutti gli operatori e/o gli emittenti a fornire il servizio, una serie di norme e requisiti tecnici e un contratto di abbonamento unico tra i clienti e gli operatori e/o gli emittenti che offrono il servizio. Si estende su tutta la rete mediante il suddetto contratto, che può essere sottoscritto presso qualsiasi operatore e/o emittente di una parte di questa rete.~~

~~4. Se dispongono di sistemi elettronici nazionali di riscossione del pedaggio, gli Stati membri assicurano che l'operatore e/o l'emittente offra il servizio europeo di telepedaggio ai suoi clienti secondo il calendario seguente:~~

~~a) per tutti i veicoli di più di 3,5 tonnellate e per tutti i veicoli che sono autorizzati a trasportare più di 9 passeggeri (autista + 8), entro tre anni dall'adozione delle decisioni relative alla definizione del servizio europeo di telepedaggio, di cui all'articolo 4, paragrafo 4;~~

~~b) per tutti gli altri tipi di veicoli, entro cinque anni dall'adozione delle decisioni relative alla definizione del servizio europeo di telepedaggio, di cui all'articolo 4, paragrafo 4.~~

Articolo 4

Definizione del servizio europeo di telepedaggio ☒ S.E.T. ☒

1. Il servizio europeo di telepedaggio ☒ S.E.T. ☒ è definito sulla base degli elementi elencati nell'allegato I della presente direttiva.

↓ 219/2009, articolo 1 e allegato, punto 7.7

~~2. Laddove opportuno, l'allegato può essere adeguato per ragioni tecniche. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 2.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50 (adattato)

2. Il servizio europeo di telepedaggio è indipendente dalle decisioni fondamentali adottate dagli Stati membri in merito alla riscossione del pedaggio su particolari categorie di veicoli, dal livello di tariffazione applicato e dalla sua finalità. Esso riguarda soltanto il modo di riscossione dei pedaggi o dei diritti. Il servizio ☒ S.E.T. ☒ autorizza la sottoscrizione di contratti indipendentemente dal luogo di immatricolazione del veicolo, dalla nazionalità delle parti contraenti, e dalla zona o dal punto ☒ tratto ☒ della rete stradale dove il pedaggio ☒ stradale ☒ è dovuto.

3. Il sistema ☒ S.E.T. ☒ consente lo sviluppo dell'intermodalità senza comportare svantaggi per altri modi di trasporto.

~~34.~~ Il servizio europeo di telepedaggio ~~☒~~ S.E.T. ~~☒~~ utilizza le soluzioni tecnologiche di cui all'articolo ~~23~~, ~~secondo~~ ~~☒~~ e le ~~☒~~ specifiche ~~☒~~ tecniche di cui all'articolo 10, paragrafo 2 ~~☒~~ ~~accessibili al pubblico~~.

↓ 219/2009, articolo 1 e allegato, punto 7.7

~~4.~~ La Commissione adotta le decisioni relative alla definizione del servizio europeo di telepedaggio. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 2. Dette decisioni sono adottate solo se sono soddisfatte tutte le condizioni, valutate sulla base di studi appropriati, tali da consentire l'interoperabilità da tutti i punti di vista, comprese le condizioni tecniche, giuridiche e commerciali.

~~5.~~ La Commissione adotta le decisioni tecniche riguardanti la realizzazione del servizio europeo di telepedaggio. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50 (adattato)
⇒ nuovo

~~75.~~ La Commissione ~~invita i~~ ~~☒~~ richiede ai ~~☒~~ pertinenti organismi di normalizzazione, in particolare il CEN, secondo la procedura di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, ~~direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche²⁷~~ ad ~~adoperarsi al massimo per~~ ~~☒~~ di ~~☒~~ adottare rapidamente norme applicabili ai sistemi di telepedaggio, per quanto riguarda le tecnologie elencate nell'articolo 2, paragrafo 1 nell'allegato IV ~~⇒~~, e di aggiornarle ove necessario ~~⇐~~. ~~⇒~~ La Commissione richiede agli organismi di normalizzazione di garantire la compatibilità continua dei componenti di interoperabilità. ~~⇐~~

~~86.~~ Gli ~~apparecchi~~ ~~☒~~ Le apparecchiature di bordo ~~☒~~ per il servizio europeo di telepedaggio ~~☒~~ S.E.T. ~~☒~~ ~~devono essere~~ ~~☒~~ sono ~~☒~~ conformi ~~in particolare~~ alle prescrizioni ~~delle direttive 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità²⁸~~, della direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹ e ~~89/336/CEE del Consiglio, del 3 maggio 1989, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica³⁰~~ della direttiva 2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³¹.

²⁶ Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

²⁷ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

²⁸ GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003.

²⁹ Direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

³⁰ GU L 139 del 23.5.1989, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/68/CEE (GU L 220 del 30.8.1993, pag. 1).

Articolo 5

Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Per le indagini relative al mancato pagamento dei pedaggi stradali, lo Stato membro autorizza i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate su:
 - a) i dati relativi ai veicoli; e
 - b) i dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli.

I dati di cui alle lettere a) e b) che sono necessari per effettuare una ricerca automatizzata sono conformi all'allegato II.
2. Ai fini dello scambio dei dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato.
3. Nell'effettuare una ricerca automatizzata in forma di richiesta, il punto di contatto nazionale dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale utilizza un numero completo di immatricolazione.

Tali ricerche automatizzate sono effettuate in conformità alle procedure di cui all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI del Consiglio³² e ai requisiti dell'allegato II della presente direttiva.

Lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale utilizza i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio.
4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati non utilizzati ai fini della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che tale scambio di informazioni avvenga in modo sicuro ed efficiente sotto il profilo dei costi. Gli Stati membri garantiscono la sicurezza e la protezione dei dati trasmessi, utilizzando per quanto possibile applicazioni software esistenti, come quella di cui all'articolo 15 della decisione 2008/616/GAI, e versioni modificate di tali applicazioni software, in conformità all'allegato II della presente direttiva e all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI. Le versioni modificate delle applicazioni software prevedono sia la modalità di scambio online in tempo reale sia la modalità di scambio per gruppo, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple con un unico messaggio.
5. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione delle applicazioni software di cui al paragrafo 4.

³¹ Direttiva 2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 79).

³² Decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12).

Articolo 6

Lettera d'informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale

1. Lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale decide se avviare o no procedimenti di follow-up relativamente al mancato pagamento del pedaggio stradale.

Qualora lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale decida di avviare tali procedimenti, esso ne informa, in conformità al diritto nazionale, il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata del mancato pagamento del pedaggio stradale. Le informazioni fornite comprendono, in conformità al diritto nazionale, le conseguenze giuridiche del mancato pagamento di un pedaggio stradale nel territorio dello Stato membro nel quale esso si è verificato a norma del diritto di tale Stato membro.

2. Quando invia la lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata del mancato pagamento del pedaggio stradale, lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale include, conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente, in particolare circa la natura del mancato pagamento del pedaggio stradale, il luogo, la data e l'ora del mancato pagamento del pedaggio stradale, il titolo della normativa nazionale violata e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione. A tal fine lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale può utilizzare il modello riportato nell'allegato III.

3. Qualora lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale decida di avviare procedimenti di follow-up relativamente al mancato pagamento di un pedaggio stradale, esso invia, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, la lettera d'informazione nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.

Articolo 7

Relazioni degli Stati membri alla Commissione

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il [4 years after the entry into force of this Directive] e in seguito ogni due anni.

La relazione esaustiva indica il numero di ricerche automatizzate effettuate dallo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale e destinate al punto di contatto nazionale dello Stato membro di immatricolazione, in seguito a mancati pagamenti di pedaggi stradali nel suo territorio, unitamente alla natura del mancato pagamento del pedaggio stradale per cui sono state inviate le richieste e al numero di richieste non andate a buon fine.

La relazione esaustiva include altresì una descrizione della situazione a livello nazionale per quanto riguarda il seguito dato ai mancati pagamenti di pedaggi stradali, in base alla percentuale di tali mancati pagamenti di pedaggi stradali cui hanno fatto seguito lettere d'informazione.

Articolo 8

Protezione dei dati

1. Ai dati personali trattati a norma della presente direttiva si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 e le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva (UE) 2016/680.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano, entro un termine adeguato, rettificati se inesatti o cancellati o ad accesso limitato, e affinché sia stabilito un termine per la conservazione dei dati in conformità al regolamento (UE) 2016/679 e alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva (UE) 2016/680.
Gli Stati membri provvedono affinché tutti i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano utilizzati unicamente per agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sui mancati pagamenti di pedaggi stradali, e affinché i soggetti interessati godano di diritti di informazione, accesso, rettifica, cancellazione e blocco, risarcimento e ricorso giurisdizionale identici a quelli previsti dal regolamento (UE) 2016/679 e dalle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva (UE) 2016/680.
3. Ogni soggetto interessato ha il diritto di ottenere informazioni riguardo ai dati personali registrati nello Stato membro di immatricolazione che sono stati trasmessi allo Stato membro in cui si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, comprese la data della richiesta e l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale.

Articolo 9

Relazione

Entro il [5 years after the entry into force of this Directive] la Commissione trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione degli articoli 6 e 7 della presente direttiva da parte degli Stati membri. Nella relazione la Commissione si concentra in particolare sui seguenti aspetti e, se del caso, formula proposte in merito:

- una valutazione dell'efficacia degli articoli 6 e 7 per la riduzione dei casi di mancato pagamento di pedaggi stradali nell'Unione,
- una valutazione della necessità di agevolare ulteriormente l'applicazione transfrontaliera del pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione istituendo un meccanismo di assistenza tra lo Stato membro di immatricolazione e lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale per la riscossione dei pedaggi stradali e delle sanzioni.

Articolo 10

Atti delegati

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11, con cui modifica gli allegati I e IV al fine di adeguarli al progresso tecnico.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11 riguardo alla definizione delle specifiche tecniche e dei requisiti del S.E.T. e alle regole contrattuali relative alla sua fornitura, compresi i diritti e gli obblighi dei fornitori del S.E.T., degli esattori di pedaggi e degli utenti del S.E.T.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11 riguardo alle disposizioni amministrative, alle clausole di salvaguardia e a una procedura di conciliazione tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11, con cui aggiorna l'allegato II per tenere conto delle eventuali pertinenti modifiche delle decisioni del Consiglio 2008/615/GAI³³ e 2008/616/GAI o qualora sia richiesto da altri atti pertinenti dell'Unione.

Articolo 11

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [the entry into force of this Directive].
3. La delega di potere di cui all'articolo 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³⁴.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

↓ 219/2009, articolo 1 e allegato,
punto 7.7

~~Articolo 5~~

~~Procedura di comitato~~

- ~~1. La Commissione è assistita da un comitato telepedaggio.~~

³³ Decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1).

³⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

~~2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50 (adattato)

Articolo 6 12

~~Attuazione~~ ☒ **Recepimento** ☒

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ~~alla presente direttiva~~ ☒ agli articoli 1 e da 3 a 8 nonché agli allegati II e III entro il [18 months after the entry into force of this Directive] ☒ ~~anteriore al 20 novembre 2005~~. Essi ~~trasmettono~~ ☒ comunicano ☒ immediatamente alla Commissione il testo di ~~dette~~ ☒ tali ☒ disposizioni, ~~unitamente a una tabella di corrispondenza fra tali disposizioni e la presente direttiva~~.

~~Quando gli Stati membri adottano tali~~ ☒ Le ☒ disposizioni ☒ adottate dagli Stati membri ☒, ~~queste~~ contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un ~~siffatto~~ ☒ tale ☒ riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. ☒ Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. ☒ Le modalità ~~di tale~~ ☒ del ☒ riferimento ☒ e la formulazione dell'indicazione ☒ sono ~~decise~~ ☒ stabilite ☒ dagli Stati membri.

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

↓ nuovo

Articolo 13

Abrogazione

La direttiva 2004/52/CE è abrogata a decorrere dal [the day after the date in the first subparagraph of Article 12(1)], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi al termine di recepimento nel diritto interno della direttiva di cui all'allegato V, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VI.

↓ Rettifica, GU L 200 del
7.6.2004, pag. 50

Articolo 7 14

Entrata in vigore

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

| |
|--|
| ↓ Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50 |
|--|

Articolo 8 15

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*