



**2017/0128(COD)**

19.12.2017

**\*\*\*I**

## **PROGETTO DI RELAZIONE**

sulla 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)  
(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Massimiliano Salini

(Rifusione – articolo 104 del regolamento)

### ***Significato dei simboli utilizzati***

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

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

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

#### **Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne**

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

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

#### **Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato**

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	15
ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA.....	17
ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE .....	19



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla 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)**

**(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0280),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0173/2017),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 ottobre 2017<sup>1</sup>,
  - previa consultazione del Comitato delle regioni,
  - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi<sup>2</sup>,
  - vista la lettera in data 24 luglio 2017 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 104, paragrafo 3, del suo regolamento,
  - visti gli articoli 104 e 59 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni (A8-0000/2017),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta della Commissione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modificazioni, la proposta si limita ad una mera codificazione degli atti esistenti, senza modificazioni sostanziali;
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;

---

<sup>1</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>2</sup> GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

## Emendamento 1

### Proposta di direttiva Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) È opportuno eliminare gli ostacoli artificiali al funzionamento del mercato interno, pur rispettando la possibilità per gli Stati membri e l'Unione di attuare politiche diverse di tariffazione per tutti i tipi di veicoli, a livello locale, nazionale o internazionale. Le apparecchiature installate a bordo dei veicoli dovrebbero consentire l'attuazione di queste politiche di tariffazione 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 dell'Unione .

#### *Emendamento*

(5) È opportuno eliminare gli ostacoli artificiali al funzionamento del mercato interno, pur rispettando la possibilità per gli Stati membri e l'Unione di attuare politiche diverse di tariffazione per tutti i tipi di veicoli, a livello locale, nazionale o internazionale. Le apparecchiature installate a bordo dei veicoli dovrebbero consentire l'attuazione di queste politiche di tariffazione 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 dell'Unione, ***limitando, per quanto possibile, i costi relativi agli impianti di pertinenza dei gestori stradali e i costi del servizio del telepedaggio.***

Or. it

#### *Motivazione*

*L'introduzione del S.E.T. causa una serie di oneri sia a livello di impiantistica che di servizio, che vanno ad aggiungersi al costo del pedaggio. Per questa ragione, è necessario che il raggiungimento dell'obiettivo dell'interoperabilità non gravi significativamente in termini di costi sui pedaggi esistenti, scoraggiando così l'introduzione del servizio.*

## Emendamento 2

### Proposta di direttiva Considerando 10

#### *Testo della Commissione*

(10) Le applicazioni di telepedaggio e di

PR\1142288IT.docx

#### *Emendamento*

(10) Le applicazioni di telepedaggio e di

7/20

PE615.481v01-00

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.**

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 **esplorare eventuali sinergie fra la piattaforma del telepedaggio e i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, attraverso un'attenta analisi costi-benefici.**

Or. it

#### *Motivazione*

*Il passaggio dall'attuale frequenza di 5,8 GHz ad una frequenza di 5,9 GHz comporterebbe elevati costi di sostituzione degli apparati di bordo e delle infrastrutture di terra, oltre che tempi di transizione molto lunghi. Considerati gli avanzamenti tecnologici, la rinnovata implementazione di una tecnologia matura risulta essere poco efficace in termini di costi-benefici.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di direttiva Considerando 18**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

(18) La presente direttiva lascia impregiudicata la libertà degli Stati membri di definire norme che disciplinano il regime tariffario delle infrastrutture stradali e le questioni di natura fiscale.  
***Ciononostante, prevede che un sistema di pedaggio stradale elettronico interoperabile favorirebbe l'attuazione degli obiettivi definiti dalla normativa dell'Unione in materia di pedaggi stradali.***

Or. it



## Motivazione

*Fermo restando il principio di sussidiarietà e il carattere volontario del S.E.T., l'introduzione di tale servizio a livello europeo costituirebbe un passo in avanti molto importante in termini di interoperabilità del trasporto stradale nei paesi dell'Unione.*

### Emendamento 4

#### Proposta di direttiva

#### Articolo 2 - paragrafo 1 - lettera e

##### *Testo della Commissione*

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;

##### *Emendamento*

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, **eventualmente integrata dal** riconoscimento automatico delle targhe;

Or. it

## Motivazione

*Il riconoscimento automatico delle targhe può essere considerato un utile strumento di accompagnamento nell'esazione dei pedaggi. Tuttavia, l'uso esclusivo di questa tecnologia presenta alcuni punti deboli legati alla grande quantità di differenti targhe veicolari che andrebbero rilevate e alla mancanza di un livello di standardizzazione dei sistemi di lettura delle targhe comparabile a quello delle tecnologie descritte all'Articolo 3.*

### Emendamento 5

#### Proposta di direttiva

#### Articolo 2 - paragrafo 1 - lettera o

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

o) "veicolo leggero": **un'autovettura, un minibus o un furgone.**

Or. it

## Emendamento 6

### Proposta di direttiva

#### Articolo 3 - paragrafo 1 - comma 1

##### *Testo della Commissione*

Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo si basano, per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, sull'uso di una o più delle tecnologie **di cui all'allegato IV**.

##### *Emendamento*

Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo si basano, per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, sull'uso di una o più delle tecnologie **seguenti**:

- a) localizzazione satellitare;**
- b) comunicazioni mobili secondo la norma GSM-GPRS (riferimento GSM TS 03.60/23.060);**
- c) tecnologia a microonde a 5,8 GHz.**

Or. it

##### *Motivazione*

*La lista delle tecnologie dovrebbe continuare ad essere oggetto di co-decisione, come previsto dalla Direttiva 2004/52/CE. Le soluzioni tecnologiche individuano i sistemi interoperabili e, pertanto, contribuiscono a definire il campo oggettivo di applicazione della direttiva. Trattandosi di un elemento tradizionalmente essenziale, è necessario che tutte le parti in causa possano esprimersi e partecipare al processo decisionale, evitando così il rischio di valutazioni parziali.*

## Emendamento 7

### Proposta di direttiva

#### Articolo 3 - paragrafo 1 - comma 2

##### *Testo della Commissione*

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.

##### *Emendamento*

I sistemi di telepedaggio esistenti che utilizzano tecnologie diverse da quelle di cui **al primo comma del presente articolo** si conformano a tali tecnologie qualora siano apportati miglioramenti tecnologici

sostanziali.

Or. it

## Emendamento 8

### Proposta di direttiva Articolo 3 - paragrafo 3 - comma 1

#### *Testo della Commissione*

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*.

#### *Emendamento*

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 *al primo comma 1 del presente articolo*.

Or. it

## Emendamento 9

### Proposta di direttiva Articolo 3 - paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

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*.

#### *Emendamento*

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 *al primo comma del presente articolo*.

Or. it

## Emendamento 10

### Proposta di direttiva

#### Articolo 4 - paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis. Il S.E.T. è erogato tramite accordi contrattuali tra i fornitori del servizio e gli esattori del pedaggio, in base ai quali viene garantito il corretto pagamento del pedaggio dovuto.**

Or. it

*Motivazione*

*Il pagamento del pedaggio include quote di tasse che l'esattore del pedaggio deve versare all'erario. Poiché nel caso del S.E.T. il rapporto dell'esattore del pedaggio con il cliente è intermediato dal fornitore del servizio, le garanzie dovranno essere incluse nel rapporto contrattuale tra esattore del pedaggio e fornitore del servizio.*

## Emendamento 11

### Proposta di direttiva

#### Articolo 4 - paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

3. Il S.E.T. consente lo sviluppo dell'intermodalità **garantendo il rispetto del principio del "chi usa paga"**, senza comportare svantaggi per altri modi di trasporto.

Or. it

*Motivazione*

*Il S.E.T. non solo consente lo sviluppo dell'intermodalità, ma permette il rispetto del principio del "chi usa paga" anche nel trasporto su strada, attraverso il pagamento di un pedaggio.*

## Emendamento 12

### Proposta di direttiva Articolo 6 - paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis.** *Se necessario ai fini del follow-up relativamente al mancato pagamento di un pedaggio stradale, il punto di contatto nazionale può mettere a disposizione dell'esattore del pedaggio interessato dal mancato pagamento le informazioni necessarie al suo recupero.*

Or. it

*Motivazione*

*Parallelamente alla procedura di follow-up indicata nel testo della direttiva, occorre prevedere la possibilità per l'esattore del pedaggio, colpito dal mancato pagamento, di accedere alle informazioni raccolte dal punto di contatto e necessarie ai fini del recupero del pedaggio.*

## Emendamento 13

### Proposta di direttiva Articolo 10 - paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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.

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11, con cui modifica **l'allegato I** al fine di **adeguarlo** al progresso tecnico.

Or. it

## Emendamento 14

### Proposta di direttiva Allegato IV

***Elenco delle tecnologie di cui è consentito l'uso nei sistemi di telepedaggio per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi*** **soppresso**

- 1. Posizionamento satellitare;***
- 2. comunicazioni mobili;***
- 3. tecnologia microonde a 5,8 GHz.***

Or. it

*Motivazione*

*La lista delle tecnologie dovrebbe continuare ad essere oggetto di co-decisione, come previsto dalla Direttiva 2004/52/CE. Le soluzioni tecnologiche individuano i sistemi interoperabili e, pertanto, contribuiscono a definire il campo oggettivo di applicazione della direttiva. Trattandosi di un elemento tradizionalmente essenziale, è necessario che tutte le parti in causa possano esprimersi e partecipare al processo decisionale, evitando così il rischio di valutazioni parziali.*

## MOTIVAZIONE

### *Proposta della Commissione*

La proposta della Commissione è intesa ad colmare le carenze dell'attuale normativa nell'ambito del Servizio Europeo di Telepedaggio (S.E.T.), stabilendo le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, e al fine di agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni relative al mancato pagamento dei pedaggi nei Paesi dell'Unione.

La legislazione vigente in materia, comprensiva della direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, e della decisione della Commissione 2009/750/CE sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici, era destinata a migliorare il funzionamento del mercato tramite la fornitura di un servizio basato su un apparato di bordo capace di dialogare con le infrastrutture dei Paesi attraversati dall'utente, favorendo in questo modo la creazione di un sistema di telepedaggio interoperabile a livello di Unione.

Tuttavia la Commissione ritiene che la normativa attuale non abbia raggiunto gli obiettivi prefissati in termini di riscossione automatica dei pedaggi. Nella fattispecie, la Commissione ha individuato alcuni limiti nella normativa attuale, tra cui gli ostacoli di accesso al mercato per i fornitori del S.E.T., ai quali sono stati imposti oneri eccessivi. A livello tecnologico, le apparecchiature satellitari continuano ad essere più costose rispetto alle unità di bordo con tecnologia microonde, ma al contempo il continuo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS) obbliga ad una riflessione sulle potenziali sinergie tra sistemi di telepedaggio e questi ultimi. Inoltre, la Commissione ha constatato la mancanza di una base giuridica a livello europeo per lo scambio di informazioni di immatricolazione dei veicoli tra Stati Membri, utile ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi.

### *Posizione del relatore*

- Il relatore accoglie con favore e appoggia la proposta della Commissione, quale importante miglioramento dell'attuale normativa in materia di S.E.T. Egli propone una serie di modifiche che, a suo avviso, offrono un valore aggiunto al testo della proposta, al fine di valorizzare il carattere interoperabile del S.E.T. e di rendere efficace la procedura di *enforcement*.
- Il relatore condivide la necessità di definire in maniera chiara e oggettiva i vari operatori del S.E.T., attualmente definiti solo nella decisione 2009/750/CE, e riconosce il bisogno di coerenza con la direttiva 2017/0114(COD).
- Per quanto riguarda gli aspetti tecnologici, il relatore considera di grande rilievo tale argomento ai fini della creazione di un sistema di telepedaggio realmente interoperabile. Per tale motivo, vengono introdotti cambiamenti che evidenziano la necessità di dare la priorità alla co-decisione, al fine di coinvolgere nel processo decisionale la totalità dei soggetti interessati.
- Con riferimento alla procedura di riscossione dei mancati pagamenti, il relatore riconosce i limiti dell'approccio intergovernativo, che di fatto non è in grado di

garantire la riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero. In merito all'*enforcement*, il relatore si limita a proporre alcune precisazioni al testo, volte a rendere tale procedura maggiormente effettiva.



## ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA

D(2017)36120

On. Karima Delli  
Presidente  
Commissione per i trasporti e il turismo  
ASP 04F155  
Bruxelles

**Oggetto: 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)  
(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))**

Signora Presidente,

la commissione giuridica ha esaminato la proposta in oggetto, a norma dell'articolo 104 sulla rifusione quale introdotto nel regolamento del Parlamento.

Il paragrafo 3 di detto articolo recita:

*"Se la commissione competente per le questioni giuridiche stabilisce che la proposta non contiene modifiche sostanziali ulteriori rispetto a quelle espressamente indicate come tali, ne informa la commissione competente per il merito.*

*In tal caso, fatte salve le condizioni di cui agli articoli 169 e 170, sono ricevibili in seno alla commissione competente per il merito soltanto gli emendamenti che riguardano le parti della proposta che contengono modifiche.*

*Gli emendamenti alle parti della proposta rimaste immutate possono tuttavia essere accettati, a titolo eccezionale e caso per caso, dal presidente della commissione competente per il merito qualora giudichi che ciò sia necessario per ragioni imprescindibili di coerenza del testo o di connessione inscindibile con altri emendamenti ricevibili. Tali ragioni devono essere indicate per iscritto nella motivazione dell'emendamento."*

Sulla scorta del parere del gruppo di lavoro consultivo dei servizi giuridici del Parlamento, del Consiglio e della Commissione, che ha esaminato la proposta di rifusione, e in linea con le raccomandazioni del relatore, la commissione giuridica ritiene che la proposta in questione non contenga modifiche sostanziali ulteriori rispetto a quelle espressamente indicate come tali nella proposta stessa e dal gruppo di lavoro consultivo e che, per quanto concerne la

codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti con tali modifiche, la proposta si limiti a una mera codificazione degli atti esistenti, senza modifiche sostanziali.

In conclusione, nella riunione del 7 settembre 2017 la commissione giuridica ha raccomandato, all'unanimità<sup>1</sup>, che la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, proceda all'esame della proposta in oggetto conformemente all'articolo 104 del regolamento.

Voglia gradire, signora Presidente, i sensi della mia profonda stima.

(f.to) Pavel Svoboda

*Allegato: Relazione firmata dal presidente del gruppo di lavoro consultivo.*

.

---

<sup>1</sup> Erano presenti: Isabella Adinolfi, Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, Gabriel Mato, Andrey Novakov, Julia Reda, Evelyn Regner, Axel Voss, Rainer Wieland, Tiemo Wölken, Tadeusz Zwiefka.

**ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL  
PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE**



GRUPPO CONSULTIVO  
DEI SERVIZI GIURIDICI

Bruxelles, 24 luglio 2017

**PARERE**

**ALL'ATTENZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO  
DEL CONSIGLIO  
DELLA COMMISSIONE**

**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)  
COM(2017)0280 del 31.5.2017 – 2017/0128(COD)**

Visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica di rifusione degli atti normativi, e in particolare visto il punto 9 di detto accordo, il 21 giugno 2017 il gruppo consultivo composto dai servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione si è riunito per esaminare la summenzionata proposta, presentata dalla Commissione.

Nel corso dell'esame<sup>1</sup> della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante la rifusione della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, il gruppo consultivo è giunto di comune accordo alla conclusione che le modifiche in appresso avrebbero dovuto essere contrassegnate con l'ombreggiatura grigia generalmente utilizzata per indicare modifiche sostanziali:

- al considerando 4, la sostituzione della parola "*automezzi*" con "*veicoli*";
- la soppressione del considerando 20 della direttiva 2004/52/CE;
- all'articolo 4, paragrafo 6, l'aggiunta delle parole "*di bordo*".

Sulla base dell'esame effettuato il gruppo consultivo ha pertanto concluso di comune accordo che la proposta non contiene modificazioni sostanziali se non quelle identificate come tali. Il gruppo consultivo ha altresì constatato che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate dell'atto precedente e di tali modificazioni, la proposta si limita ad una mera codificazione dell'atto esistente, senza modificazioni sostanziali.

---

<sup>1</sup> Il gruppo consultivo ha lavorato sulla base della versione inglese della proposta, che è la versione originale del testo in esame.

F. DREXLER  
Giureconsulto

H. LEGAL  
Giureconsulto

L. ROMERO REQUENA  
Direttore generale