



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Bruxelles, 19 marzo 2019
(OR. en)**

**2017/0128 (COD)
LEX 1877**

**PE-CONS 69/1/18
REV 1**

**TRANS 600
CODEC 2178**

**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)**

DIRETTIVA (UE) 2019/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 19 marzo 2019

**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)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 81 del 2.3.2018, pag. 181.

² GU C 176 del 23.5.2018, pag. 66.

³ Posizione del Parlamento europeo del 14 febbraio 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 4 marzo 2019.

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.
- (2) È auspicabile realizzare una diffusione capillare dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi limitrofi e disporre, per quanto possibile, di sistemi affidabili, di facile utilizzo, efficienti in termini di costi e adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione a livello di Unione e alla futura evoluzione tecnologica. È pertanto necessario rendere interoperabili i sistemi di telepedaggio stradale per ridurre i costi e gli oneri connessi al pagamento dei pedaggi nell'Unione.
- (3) I sistemi interoperabili di telepedaggio stradale contribuiscono al conseguimento degli obiettivi definiti dal diritto dell'Unione in materia di pedaggi stradali.
- (4) La mancanza di interoperabilità costituisce un notevole problema nei sistemi di telepedaggio stradale in cui il pedaggio stradale dovuto è legato alla distanza percorsa dal veicolo (pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa) o al passaggio del veicolo da un determinato punto (per esempio, pedaggio per l'accesso a una determinata zona). Le disposizioni relative all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale dovrebbero pertanto applicarsi unicamente a tali sistemi e non ai sistemi in cui il pedaggio stradale dovuto è legato al tempo trascorso dal veicolo nell'infrastruttura a pedaggio (per esempio, sistemi basati sul tempo quali le vignette).

¹ 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).

- (5) L'applicazione transfrontaliera dell'obbligo di pagare i pedaggi stradali nell'Unione costituisce un notevole problema in tutti i tipi di sistemi, siano essi basati sulla distanza percorsa, per l'accesso a una determinata zona o basati sul tempo, elettronici o manuali. Per affrontare il problema dell'applicazione transfrontaliera nei casi conseguenti a un mancato pagamento dei pedaggi stradali, le disposizioni relative allo scambio transfrontaliero di informazioni dovrebbero pertanto applicarsi a tutti detti sistemi.
- (6) Ai sensi del diritto nazionale, l'infrazione consistente nel mancato pagamento di un pedaggio stradale può essere considerata un illecito amministrativo o un reato. La presente direttiva dovrebbe applicarsi a prescindere dal tipo di infrazione.
- (7) Le tariffe di parcheggio dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva, in quanto manca nell'Unione una loro classificazione coerente e non sono direttamente legate all'uso dell'infrastruttura.
- (8) L'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale richiede un'armonizzazione della tecnologia usata e delle interfacce tra i componenti di interoperabilità.
- (9) L'armonizzazione delle tecnologie e delle interfacce dovrebbe essere affiancata dallo sviluppo e dal mantenimento di adeguati standard aperti e pubblici disponibili per tutti i fornitori di sistemi su base non discriminatoria.

- (10) Affinché le necessarie tecnologie di comunicazione possano essere supportate dall'apparecchiatura di bordo, dovrebbe essere consentito ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio ("S.E.T.") di fare uso di altri sistemi hardware e software già presenti nel veicolo, quali sistemi di navigazione satellitare o dispositivi palmari, nonché di collegarsi a essi.
- (11) Si dovrebbe tener conto delle caratteristiche specifiche dei sistemi di telepedaggio stradale attualmente applicati ai veicoli leggeri. Dal momento che nessun sistema di telepedaggio stradale 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 gli utenti di veicoli leggeri di un'apparecchiatura di bordo compatibile soltanto con la tecnologia a microonde a 5,8 GHz. Questa deroga non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi satellitari per i veicoli leggeri.
- (12) I sistemi di pedaggio basati sul riconoscimento automatico delle targhe (*Automatic Number Plate Recognition - ANPR*) richiedono, a livello di back-office, un maggior numero di verifiche manuali delle operazioni di pagamento dei pedaggi rispetto ai sistemi che si avvalgono dell'apparecchiatura di bordo. I sistemi che si avvalgono dell'apparecchiatura di bordo sono più efficaci per settori sottoposti a telepedaggio di grandi dimensioni e i sistemi che si avvalgono della tecnologia ANPR sono più adatti a settori di piccole dimensioni, come i pedaggi urbani, dove l'impiego dell'apparecchiatura di bordo genererebbe costi o oneri amministrativi sproporzionati. La tecnologia ANPR può essere utile specialmente in combinazione con altre tecnologie.
- (13) In vista dell'evoluzione tecnica in relazione alle soluzioni basate sulla tecnologia ANPR, gli organismi di normalizzazione dovrebbero essere incoraggiati a definire le necessarie norme tecniche.

- (14) I diritti e gli obblighi specifici dei fornitori del S.E.T. dovrebbero applicarsi ai soggetti che dimostrino di soddisfare determinate prescrizioni e ottengano la registrazione in quanto fornitori del S.E.T. nel loro Stato membro di stabilimento.
- (15) I diritti e gli obblighi dei principali attori del S.E.T., ossia i fornitori del S.E.T., gli esattori di pedaggi e gli utenti del S.E.T., dovrebbero essere chiaramente definiti per assicurare che il mercato funzioni in modo equo ed efficace.
- (16) Riveste particolare importanza la salvaguardia di determinati diritti dei fornitori del S.E.T., come il diritto alla protezione dei dati sensibili sotto il profilo commerciale, senza incidere negativamente sulla qualità dei servizi forniti agli esattori di pedaggi e agli utenti del S.E.T. In particolare, l'esattore di pedaggi dovrebbe essere tenuto a non divulgare dati sensibili sotto il profilo commerciale ad alcun concorrente del fornitore del S.E.T. È opportuno che il volume e il tipo di dati comunicati dai fornitori del S.E.T. agli esattori di pedaggi al fine di calcolare e applicare i pedaggi o di verificare il calcolo del pedaggio applicato dai fornitori del S.E.T. ai veicoli degli utenti del S.E.T. siano limitati allo stretto indispensabile.
- (17) Dovrebbe essere richiesto ai fornitori del S.E.T. di cooperare pienamente con gli esattori di pedaggi nelle loro attività di riscossione coercitiva, così da aumentare l'efficacia generale dei sistemi di telepedaggio stradale. Pertanto, l'esattore di pedaggi dovrebbe essere autorizzato a richiedere al fornitore del S.E.T., se si sospetta un mancato pagamento di un pedaggio stradale, i dati relativi al veicolo e al proprietario o all'intestatario del veicolo che è cliente di tale fornitore del S.E.T., purché tali dati non siano utilizzati per scopi diversi dalla riscossione coercitiva dei pedaggi.

- (18) Per consentire ai fornitori del S.E.T. di competere, secondo modalità non discriminatorie, per tutti i clienti in un dato settore del S.E.T., è importante che sia data loro la possibilità di farsi accreditare al settore sufficientemente in anticipo per poter offrire servizi agli utenti fin dal primo giorno di funzionamento del sistema di pedaggio.
- (19) Gli esattori di pedaggi dovrebbero concedere l'accesso al settore del S.E.T. di loro competenza ai fornitori del S.E.T. in maniera non discriminatoria.
- (20) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio ai settori del S.E.T. per tutti i fornitori del S.E.T., gli esattori di pedaggi dovrebbero pubblicare tutte le informazioni necessarie sui diritti di accesso in una dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.
- (21) Tutti gli sconti o le riduzioni sui pedaggi offerti da uno Stato membro o da un esattore di pedaggi agli utilizzatori delle apparecchiature di bordo dovrebbero essere trasparenti, annunciati pubblicamente e accessibili alle stesse condizioni ai clienti dei fornitori del S.E.T.
- (22) I fornitori del S.E.T. dovrebbero avere diritto a una remunerazione equa, calcolata sulla base di una metodologia trasparente e non discriminatoria e identica.
- (23) Gli esattori di pedaggi dovrebbero essere autorizzati a detrarre dalla remunerazione dei fornitori del S.E.T. i costi del caso sostenuti per fornire, gestire e tenere aggiornati gli elementi specifici del S.E.T. del sistema di telepedaggio stradale.

- (24) I fornitori del S.E.T. dovrebbero pagare all'esattore di pedaggi tutti i pedaggi dovuti dai loro clienti. I fornitori del S.E.T. non sono tuttavia responsabili dei pedaggi non pagati dai loro clienti, qualora questi ultimi siano muniti di apparecchiature di bordo dichiarate non valide all'esattore di pedaggi.
- (25) Dovrebbe essere richiesto al soggetto giuridico che sia fornitore di servizi di pedaggio, qualora rivesta anche altri ruoli nell'ambito di un sistema di telepedaggio stradale o svolga altre attività non direttamente legate al telepedaggio, di tenere documenti contabili che distinguano chiaramente i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi di pedaggio da quelli connessi ad altre attività e di fornire informazioni sui costi e sui ricavi connessi alla prestazione del servizio di pedaggio al competente organismo di conciliazione o organo giurisdizionale. Non dovrebbe essere consentito trasferire fondi tra le attività svolte in qualità di fornitore di servizi di pedaggio e altre attività.
- (26) Gli utenti dovrebbero potersi abbonare al S.E.T. tramite qualsiasi fornitore del S.E.T., a prescindere dalla loro nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo.
- (27) Per evitare un doppio pagamento e fornire agli utenti certezza giuridica, con il pagamento di un pedaggio al fornitore del S.E.T. dovrebbero ritenersi adempiuti gli obblighi dell'utente nei confronti dell'esattore di pedaggi competente.

- (28) I rapporti contrattuali tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. dovrebbero garantire, tra l'altro, il corretto pagamento dei pedaggi.
- (29) È opportuno prevedere una procedura di mediazione per risolvere le controversie che potrebbero sorgere tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. durante le trattative contrattuali e nei loro rapporti contrattuali. Gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. che vogliono comporre una controversia relativa al diritto di accesso non discriminatorio ai settori del S.E.T. dovrebbero consultare gli organismi di conciliazione nazionali.
- (30) Gli organismi di conciliazione dovrebbero avere facoltà di verificare che le condizioni contrattuali imposte ai fornitori del S.E.T. non siano discriminatorie. In particolare, dovrebbero avere facoltà di verificare che la remunerazione offerta dall'esattore di pedaggi ai fornitori del S.E.T. sia conforme ai principi di cui alla presente direttiva.
- (31) I dati sul traffico degli utenti del S.E.T. costituiscono una risorsa essenziale per il miglioramento delle politiche dei trasporti degli Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di richiedere tali dati ai fornitori dei servizi di pedaggio, compresi i fornitori del S.E.T., ai fini della definizione delle politiche in materia di circolazione stradale e del miglioramento della gestione del traffico o per altro uso non commerciale da parte dello Stato, fatto salvo il rispetto delle norme applicabili in materia di protezione dei dati.

- (32) È necessario definire un quadro per le procedure di accreditamento dei fornitori del S.E.T. a un settore del S.E.T. e che assicuri un accesso equo al mercato garantendo nel contempo il livello adeguato di servizio. La dichiarazione relativa ai settori del S.E.T. dovrebbe stabilire nel dettaglio la procedura di accreditamento di un fornitore del S.E.T. al settore del S.E.T. in questione, e in particolare la procedura intesa a controllare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'utilizzo dei componenti di interoperabilità. La procedura dovrebbe essere la stessa per tutti i fornitori del S.E.T.
- (33) Per agevolare l'accesso alle informazioni da parte degli operatori del mercato del S.E.T., dovrebbe essere richiesto agli Stati membri di compilare e pubblicare tutti i dati importanti relativi al S.E.T. nei registri nazionali accessibili al pubblico.
- (34) Per consentire il progresso tecnologico, è importante che gli esattori di pedaggi abbiano la possibilità di provare nuove tecnologie o nuovi concetti di pedaggio. Tali prove dovrebbero tuttavia essere limitate e non dovrebbe essere richiesto ai fornitori del S.E.T. di parteciparvi. La Commissione dovrebbe poter rifiutare l'autorizzazione se tali prove possono compromettere il corretto funzionamento dei sistemi di telepedaggio stradale esistenti o del S.E.T.
- (35) Le grandi differenze nelle specifiche tecniche dei sistemi di telepedaggio stradale possono ostacolare il conseguimento dell'interoperabilità a livello di Unione dei sistemi di telepedaggio, contribuendo così al perdurare della situazione attuale, in cui gli utenti hanno bisogno di diverse apparecchiature di bordo per pagare i pedaggi nell'Unione. Tale situazione pregiudica l'efficienza delle operazioni di trasporto, l'efficienza in termini di costi dei sistemi di pedaggio, nonché il conseguimento degli obiettivi della politica dei trasporti. È pertanto opportuno affrontare le problematiche alla base di detta situazione.

- (36) Sebbene l'interoperabilità transfrontaliera stia migliorando in tutta l'Unione, l'obiettivo a medio e lungo termine consiste nel consentire di spostarsi in tutta l'Unione con un'unica apparecchiatura di bordo. È quindi importante che la Commissione, onde evitare oneri e costi amministrativi per gli utenti della strada, stabilisca una tabella di marcia per il conseguimento di tale obiettivo, e per agevolare la libera circolazione di persone e merci nell'Unione, senza incidere negativamente sulla concorrenza sul mercato.
- (37) Il S.E.T. è un servizio basato sul mercato, ragion per cui i fornitori del S.E.T. non dovrebbero aver l'obbligo di fornire i loro servizi in tutta l'Unione. Tuttavia, nell'interesse degli utenti, i fornitori del S.E.T. dovrebbero coprire tutti i settori del S.E.T. in qualsiasi Stato membro nel quale decidano di fornire i propri servizi. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare se la flessibilità accordata ai fornitori del S.E.T. conduca all'esclusione dei settori periferici o di piccole dimensioni dal S.E.T. e, in tal caso adottare provvedimenti ove necessario.
- (38) La dichiarazione relativa ai settori del S.E.T. dovrebbe indicare precisamente le condizioni quadro commerciali per le operazioni dei fornitori del S.E.T. nel settore in questione. In particolare, dovrebbe indicare la metodologia utilizzata per calcolare la remunerazione dei fornitori del S.E.T.

- (39) In caso di introduzione di un nuovo sistema di telepedaggio stradale o di modifica sostanziale di un sistema esistente, l'esattore di pedaggi dovrebbe pubblicare con sufficiente anticipo le nuove dichiarazioni, o le dichiarazioni aggiornate, relative ai settori del S.E.T., affinché i fornitori del S.E.T. siano accreditati o riaccreditati al sistema al più tardi un mese prima che esso diventi operativo. L'esattore di pedaggi dovrebbe predisporre e seguire la procedura da applicare, rispettivamente per l'accreditamento o il riaccreditamento, dei fornitori del S.E.T. in modo tale che essa possa concludersi al più tardi un mese prima che il nuovo sistema o il sistema sostanzialmente modificato diventi operativo. L'esattore di pedaggi dovrebbe rispettare la relativa parte della procedura prevista, conformemente alla dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.
- (40) L'esattore di pedaggi non dovrebbe chiedere o imporre ai fornitori del S.E.T. alcuna soluzione tecnica specifica che potrebbe compromettere l'interoperabilità con altri settori del S.E.T. e con i componenti di interoperabilità esistenti del fornitore del S.E.T.
- (41) Il S.E.T. ha il potenziale di ridurre considerevolmente i costi e gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori su strada e dei conducenti a livello internazionale.
- (42) I fornitori del S.E.T. dovrebbero essere autorizzati a rilasciare fatture agli utenti del medesimo. Tuttavia, gli esattori di pedaggi dovrebbero poter richiedere che tali fatture siano inviate per conto e a nome loro, dal momento che la fatturazione diretta a nome del fornitore del S.E.T. può comportare, in taluni settori del S.E.T., conseguenze negative di natura amministrativa e fiscale.

- (43) Ciascuno Stato membro con almeno due settori del S.E.T. dovrebbe designare un ufficio di contatto per i fornitori del S.E.T. che intendano fornire tale servizio nel suo territorio, al fine di agevolare i contatti con gli esattori di pedaggi.
- (44) Il telepedaggio e altri servizi, quali le applicazioni di C-ITS sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), utilizzano tecnologie simili e bande di frequenza adiacenti per la comunicazione a corto raggio veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura. Merita di essere vagliata, in futuro, la possibilità di applicare al telepedaggio altre tecnologie emergenti, dopo un'attenta valutazione dei costi, dei benefici, dei problemi tecnici e delle loro possibili soluzioni. È importante che siano attuate misure per proteggere gli investimenti esistenti nella tecnologia a microonde a 5,8 GHz dalle interferenze di altre tecnologie.
- (45) Fatti salvi gli aiuti di Stato e il diritto della concorrenza, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a sviluppare misure che promuovano la riscossione e la fatturazione dei pedaggi con mezzi elettronici.
- (46) Quando le norme che interessano il S.E.T. sono riesaminate dagli organismi 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.
- (47) Il S.E.T. dovrebbe consentire lo sviluppo dell'intermodalità, perseguendo nel contempo il rispetto dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga".

- (48) I problemi connessi all'identificazione dei trasgressori non residenti ostacolano l'ulteriore diffusione dei sistemi di telepedaggio stradale e una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" sulle strade dell'Unione; è pertanto necessario trovare un modo per identificare tali persone e trattare i loro dati personali.
- (49) Per ragioni di coerenza e uso efficiente delle risorse, il sistema per lo scambio di informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio, nonché sui loro veicoli, dovrebbe utilizzare gli stessi strumenti del sistema per lo scambio di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui alla direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (50) In alcuni Stati membri il mancato pagamento di un pedaggio stradale è accertato solo dopo che l'obbligo di pagare il pedaggio sia stato notificato all'utente. Poiché la presente direttiva non armonizza al riguardo le normative nazionali, gli Stati membri dovrebbero poter applicare la presente direttiva per identificare gli utenti e i veicoli a fini di notifica. Tale applicazione estesa dovrebbe tuttavia essere consentita solo se sono soddisfatte determinate condizioni.

¹ 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).

- (51) I procedimenti di follow-up avviati successivamente al mancato pagamento del pedaggio stradale non sono armonizzati a livello di Unione. Spesso all'utente della strada identificato è concessa la possibilità di pagare il pedaggio dovuto, o un importo sostitutivo fisso, direttamente all'entità responsabile della riscossione del pedaggio stradale, prima dell'avvio di ulteriori procedimenti amministrativi o penali da parte delle autorità degli Stati membri. È importante che tale procedura efficace volta a porre fine al mancato pagamento di un pedaggio stradale sia a disposizione di tutti gli utenti della strada a condizioni analoghe. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a fornire all'entità responsabile della riscossione del pedaggio stradale i dati necessari per identificare il veicolo per il quale si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale nonché per identificare il relativo proprietario o intestatario, a condizione che sia garantita un'adeguata protezione dei dati personali. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero garantire che il rispetto dell'ordine di pagamento emesso dall'entità in questione ponga fine al mancato pagamento del pedaggio stradale.
- (52) In taluni Stati membri l'assenza o il malfunzionamento dell'apparecchiatura di bordo è considerata un mancato pagamento di un pedaggio stradale laddove tale pedaggio possa essere pagato solo attraverso l'apparecchiatura di bordo.
- (53) Gli Stati membri dovrebbero 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. La Commissione dovrebbe valutare le informazioni e i dati ottenuti nonché proporre, ove necessario, modifiche della presente direttiva.
- (54) Nell'analizzare le possibili misure per agevolare ulteriormente l'applicazione transfrontaliera dell'obbligo di pagare i pedaggi stradali nell'Unione, la Commissione dovrebbe altresì valutare nella sua relazione la necessità di assistenza reciproca tra gli Stati membri.

- (55) L'esecuzione dell'obbligo di pagamento dei pedaggi stradali, l'identificazione del veicolo e del relativo proprietario o intestatario in merito al quale sia stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, nonché la raccolta di informazioni sull'utente al fine di assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali, comportano il trattamento di dati personali che deve essere effettuato nel rispetto delle norme dell'Unione, figuranti tra l'altro nel regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, nella direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio² e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³. Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è esplicitamente riconosciuto dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (56) 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.

¹ 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).

² 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).

³ 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 (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

(57) Al fine di agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sui veicoli e sui proprietari o intestatari di veicoli per i quali si è verificato un 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 (TFUE) riguardo alla modifica dell'allegato I per riflettere le modifiche del diritto dell'Unione. Alla Commissione dovrebbe essere delegato il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE anche per quanto riguarda la definizione dei dati per la classificazione dei veicoli ai fini della determinazione dei regimi tariffari applicabili, l'ulteriore definizione degli obblighi degli utenti del S.E.T. riguardo alla comunicazione di dati al fornitore del S.E.T. e l'uso e la manipolazione dell'apparecchiatura di bordo, la definizione delle prescrizioni per i componenti di interoperabilità per quanto riguarda la sicurezza e la salute, l'affidabilità e la disponibilità, la protezione dell'ambiente, la compatibilità tecnica, la sicurezza e la riservatezza nonché il funzionamento e la gestione, la definizione delle prescrizioni infrastrutturali generali per i componenti di interoperabilità nonché la fissazione dei criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati. 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 2016¹. 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 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.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (58) L'attuazione della presente direttiva richiede condizioni uniformi per l'applicazione di specifiche tecniche e amministrative ai fini dell'introduzione, negli Stati membri, di procedure e interfacce che riguardano gli attori del S.E.T. in modo da agevolare l'interoperabilità e assicurare che i mercati nazionali di riscossione dei pedaggi siano disciplinati da norme equivalenti. Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva e definire tali specifiche tecniche e amministrative, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (59) 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 III, parte B.
- (60) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare la protezione dei dati di carattere personale.
- (61) 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 Consiglio²,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

² 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).

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni necessarie per le finalità seguenti:
 - a) garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete stradale urbana e interurbana dell'Unione, comprensiva di autostrade, strade principali o secondarie e altre strutture, come tunnel o ponti, e traghetti; e
 - b) agevolare lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli con riferimento a veicoli e proprietari o intestatari di veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

Per rispettare il principio di sussidiarietà, la presente direttiva si applica fatte salve le decisioni adottate dagli Stati membri in merito alla riscossione di pedaggi stradali su particolari tipi di veicoli e alla determinazione del livello di tali pedaggi e della loro finalità.

2. Gli articoli da 3 a 22 non si applicano a:
 - a) sistemi di pedaggio stradale che non sono telepedaggi ai sensi dell'articolo 2, punto 10); e
 - b) sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 22 sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici.
3. La presente direttiva non si applica alle tariffe di parcheggio.
4. L'obiettivo dell'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nell'Unione è conseguito tramite un servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.), complementare ai sistemi di telepedaggio nazionali degli Stati membri.
5. Se la normativa nazionale impone la notifica all'utente dell'obbligo di pagare un pedaggio stradale prima che possa essere accertato un mancato pagamento, gli Stati membri possono applicare la presente direttiva anche per identificare il proprietario o l'intestatario del veicolo e il veicolo stesso ai fini di notifica, solamente se siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - a) non esistano altri mezzi per identificare il proprietario o l'intestatario del veicolo; e
 - b) la notifica al proprietario o all'intestatario del veicolo dell'obbligo di pagare costituisca una fase obbligatoria della procedura di pagamento del pedaggio stradale secondo il diritto nazionale.

6. Lo Stato membro che applichi il paragrafo 5 adotta le misure necessarie per garantire che eventuali procedimenti di follow-up relativi all'obbligo di pagare il pedaggio stradale siano condotti da autorità pubbliche. I riferimenti al mancato pagamento di un pedaggio stradale di cui alla presente direttiva comprendono i casi rientranti nel paragrafo 5 qualora lo Stato membro in cui si verifica il mancato pagamento applichi detto paragrafo.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "servizio di pedaggio": il servizio che consente agli utenti di utilizzare un veicolo in uno o più settori del S.E.T in esecuzione di un unico contratto e, se necessario, con un'apparecchiatura di bordo, e che include:
- a) se necessario, la fornitura agli utenti di apparecchiature di bordo personalizzate e il mantenimento della loro funzionalità;
 - b) la garanzia che all'esattore di pedaggi sia corrisposto il pedaggio dovuto dall'utente;
 - c) la fornitura all'utente di mezzi con cui effettuare di pagamento, o accettarne uno esistente;
 - d) la riscossione del pedaggio dall'utente;

- e) la gestione dei rapporti di clientela con l'utente; e
 - f) l'attuazione e il rispetto delle politiche in materia di sicurezza e riservatezza applicabili ai sistemi di pedaggio stradale;
- 2) "fornitore di servizi di pedaggio": un soggetto giuridico che fornisce servizi di pedaggio in uno o più settori del S.E.T. per una o più classi di veicoli;
 - 3) "esattore di pedaggi": un soggetto pubblico o privato che riscuote pedaggi per la circolazione di veicoli in un settore del S.E.T.;
 - 4) "esattore di pedaggi designato": un soggetto pubblico o privato nominato esattore di pedaggi di un futuro settore del S.E.T.;
 - 5) "servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.): il servizio di pedaggio fornito in esecuzione di un contratto in uno o più settori del S.E.T. da un fornitore del S.E.T. a un utente del S.E.T.;
 - 6) "fornitore del S.E.T.": un soggetto che, in esecuzione di contratti distinti, concede l'accesso al S.E.T. a un utente del S.E.T., trasferisce i pedaggi al pertinente esattore di pedaggi ed è registrato nello Stato membro in cui è stabilito;
 - 7) "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.;

- 8) "settore del S.E.T.": una strada, una rete stradale o strutture, come ponti o tunnel, o traghetti, per le quali è riscosso un pedaggio utilizzando un sistema di telepedaggio stradale;
- 9) "sistema conforme al S.E.T.": l'insieme degli elementi di un sistema di telepedaggio che sono specificamente necessari per l'integrazione dei fornitori del S.E.T. nel sistema e per il funzionamento del S.E.T.;
- 10) "sistema di telepedaggio stradale": un sistema di riscossione dei pedaggi in cui l'obbligo per l'utente di pagare il pedaggio scatta esclusivamente ed è collegato al rilevamento automatico della presenza del veicolo in un determinato luogo attraverso la comunicazione remota con l'apparecchiatura di bordo all'interno del veicolo o il riconoscimento automatico delle targhe;
- 11) "apparecchiatura di bordo": l'insieme completo dei componenti hardware e software da utilizzare nel quadro del servizio di pedaggio, installato o trasportato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, trattare e ricevere/trasmettere dati a distanza, sia essa costituita da un dispositivo distinto oppure integrata nel veicolo;
- 12) "fornitore di servizi principale": un fornitore di servizi di pedaggio con obblighi specifici, quale l'obbligo di sottoscrivere contratti con tutti gli utenti interessati, o con diritti specifici, quale una particolare remunerazione o un contratto a lungo termine garantito, diversi dai diritti e dagli obblighi di altri fornitori di servizi;

- 13) "componente di interoperabilità": qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati nel S.E.T. da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del servizio, compresi oggetti tangibili e intangibili come ad esempio il software;
- 14) "idoneità all'uso": la capacità di un componente di interoperabilità di conseguire e mantenere una prestazione specifica quando è in funzione, integrata in maniera rappresentativa nel S.E.T. in relazione al sistema di un esattore di pedaggi;
- 15) "dati contestuali di pedaggio": le informazioni definite dall'esattore di pedaggi competente necessarie per stabilire il pedaggio dovuto per far circolare un veicolo in un particolare settore sottoposto a pedaggio e concludere la transazione di pedaggio;
- 16) "rapporto di pedaggio": attestazione di conferma per un esattore di pedaggi della presenza di un veicolo in un settore del S.E.T. in un formato concordato tra il fornitore del servizio di pedaggio e l'esattore di pedaggi;
- 17) "parametri di classificazione dei veicoli": informazioni relative ai veicoli secondo le quali si calcolano i pedaggi sulla base dei dati contestuali di pedaggio;
- 18) "back-office": il sistema elettronico centrale usato dall'esattore di pedaggi, da un gruppo di esattori di pedaggi che ha creato un hub di interoperabilità o da un fornitore del S.E.T. per raccogliere, trattare e inviare informazioni nel quadro di un sistema di telepedaggio stradale;

- 19) "sistema modificato sostanzialmente": un sistema esistente di telepedaggio stradale che è o è stato oggetto di un cambiamento che impone ai fornitori del S.E.T. di apportare modifiche ai componenti di interoperabilità in uso, come riprogrammare o adattare le interfacce del loro back-office, in misura tale da richiedere un riaccreditamento;
- 20) "accreditamento": il processo definito e gestito dall'esattore di pedaggi cui deve essere sottoposto un fornitore del S.E.T. prima di essere autorizzato a fornire il S.E.T. in un settore del S.E.T.;
- 21) "pedaggio" o "pedaggio stradale": il pedaggio che deve essere pagato dall'utente della strada per circolare su una determinata strada, una rete stradale, strutture, come ponti o tunnel, o traghetti;
- 22) "mancato pagamento di un pedaggio stradale": un'infrazione consistente nella non corresponsione del pagamento di un pedaggio stradale da parte di un utente della strada in uno Stato membro, definita dalle pertinenti disposizioni nazionali di tale Stato membro;
- 23) "Stato membro di immatricolazione": lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo soggetto al pagamento del pedaggio stradale;
- 24) "punto di contatto nazionale": un'autorità competente di uno Stato membro designata per lo scambio transfrontaliero dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- 25) "ricerca automatizzata": una procedura di accesso online per la consultazione delle banche dati di uno, più di uno o tutti gli Stati membri;

- 26) "veicolo": un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati adibito o destinato al trasporto su strada di passeggeri o di merci;
- 27) "intestatario del veicolo": la persona a nome della quale è immatricolato il veicolo, quale definita nella normativa dello Stato membro di immatricolazione;
- 28) "veicolo pesante": un veicolo avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- 29) "veicolo leggero": un veicolo avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate.

Articolo 3

Soluzioni tecnologiche

- 1. Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio stradale 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) posizionamento satellitare;
 - b) comunicazioni mobili;
 - c) tecnologia a microonde a 5,8 GHz.

I sistemi di telepedaggio stradale esistenti che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo e utilizzano altre tecnologie si conformano alle prescrizioni di cui al primo comma qualora siano apportati miglioramenti tecnologici sostanziali.

2. La Commissione richiede ai pertinenti organismi di normalizzazione, secondo la procedura di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, di adottare rapidamente norme applicabili ai sistemi di telepedaggio stradale per quanto riguarda le tecnologie elencate al paragrafo 1, primo comma, e la tecnologia ANPR, e di aggiornarle ove necessario. La Commissione richiede agli organismi di normalizzazione di garantire la compatibilità continua dei componenti di interoperabilità.
3. L'apparecchiatura di bordo che utilizza tecnologie di posizionamento satellitare ed è immessa sul mercato dopo il ... [30 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] deve essere compatibile con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo ed EGNOS (Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria).
4. Fatto salvo il paragrafo 6, i fornitori del S.E.T. rendono disponibili agli utenti del medesimo apparecchiature di bordo idonee all'uso, interoperabili e in grado di comunicare con i pertinenti sistemi di telepedaggio stradale in uso negli Stati membri utilizzando le tecnologie di cui al paragrafo 1, primo comma.

¹ 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).

5. L'apparecchiatura di bordo può utilizzare hardware e software propri, utilizzare elementi di altri hardware e software già presenti nel veicolo, o entrambi. Ai fini della comunicazione con altri sistemi hardware presenti nel veicolo, l'apparecchiatura di bordo può utilizzare tecnologie diverse da quelle di cui al paragrafo 1, primo comma, a condizione che siano garantite la sicurezza, la qualità del servizio e la riservatezza.

L'apparecchiatura di bordo del S.E.T. può facilitare servizi diversi dal pedaggio, a condizione che il funzionamento di tali servizi non interferisca con i servizi di pedaggio nei settori del S.E.T.

6. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di introdurre sistemi di telepedaggio stradale per veicoli leggeri basati sul posizionamento satellitare o sulle comunicazioni mobili, 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 da utilizzare nei settori del S.E.T. che non richiedono tecnologie di posizionamento satellitare o di comunicazione mobile.

Capo II

Principi generali del S.E.T.

Articolo 4

Registrazione dei fornitori del S.E.T.

Ciascuno Stato membro stabilisce una procedura per la registrazione dei fornitori del S.E.T. e concede la registrazione ai soggetti stabiliti nel proprio territorio che richiedano la registrazione e che siano in grado di dimostrare il soddisfacimento dei requisiti seguenti:

- a) essere in possesso della certificazione EN ISO 9001 o di una certificazione equivalente;
- b) essere in possesso delle apparecchiature tecniche e della dichiarazione CE o del certificato che attesta la conformità dei componenti di interoperabilità alle specifiche;
- c) avere competenza nella fornitura di servizi di telepedaggio o in altri settori pertinenti;
- d) possedere un'adeguata capacità finanziaria;
- e) disporre di un piano per la gestione globale dei rischi, sottoposto a verifica almeno ogni due anni; e
- f) godere dei requisiti di onorabilità.

Articolo 5

Diritti e obblighi dei fornitori del S.E.T.

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. da essi registrati concludano contratti di S.E.T. riguardo a tutti i settori del S.E.T. sul territorio di almeno quattro Stati membri entro 36 mesi dalla loro registrazione, conformemente all'articolo 4. Essi adottano le misure necessarie affinché tali fornitori del S.E.T. concludano contratti riguardo a tutti i settori del S.E.T. in un dato Stato membro entro 24 mesi dalla conclusione del primo contratto nel medesimo Stato membro, a esclusione dei settori del S.E.T. in cui gli esattori di pedaggi competenti non si conformano all'articolo 6, paragrafo 3.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. da essi registrati mantengano in ogni momento la copertura di tutti i settori del S.E.T. una volta che hanno concluso i relativi contratti. Essi adottano le misure necessarie affinché un fornitore del S.E.T, qualora non sia in grado di mantenere la copertura di un settore del S.E.T. perché l'esattore di pedaggi non si conforma alla presente direttiva, ristabilisca quanto prima la copertura del settore interessato.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. da essi registrati pubblicino informazioni sulla copertura dei rispettivi settori del S.E.T. e su eventuali modifiche della stessa, nonché, entro un mese dalla registrazione, piani dettagliati concernenti l'eventuale estensione del loro servizio a nuovi settori del S.E.T., con aggiornamenti annuali.
4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, se necessario, i fornitori del S.E.T. da essi registrati, o che forniscono il S.E.T. nel loro territorio, forniscano agli utenti del S.E.T. un'apparecchiatura di bordo che soddisfi i requisiti della presente direttiva, nonché della direttive 2014/53/UE¹ e 2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio². Essi possono chiedere ai fornitori del S.E.T. interessati di fornire la prova che i requisiti in questione sono soddisfatti.
5. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. che forniscono il S.E.T. nel loro territorio tengano elenchi di apparecchiature di bordo non valide relativi ai loro contratti di S.E.T. con gli utenti del S.E.T. Essi adottano le misure necessarie affinché tali elenchi siano gestiti in maniera rigorosamente conforme alle norme dell'Unione in materia di protezione dei dati personali di cui, tra l'altro, al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva 2002/58/CE.

¹ 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 e che abroga la direttiva 1999/5/CE (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

² 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).

6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. da essi registrati rendano pubbliche le loro politiche contrattuali nei confronti degli utenti del S.E.T.
7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. che forniscono il S.E.T. nel loro territorio forniscano agli esattori di pedaggi le informazioni di cui necessitano per calcolare e applicare il pedaggio ai veicoli degli utenti del S.E.T. ovvero forniscano agli esattori di pedaggi tutte le informazioni necessarie per consentire loro di verificare il calcolo del pedaggio applicato dai fornitori del S.E.T. ai veicoli degli utenti del S.E.T.
8. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del S.E.T. che forniscono il S.E.T. nel loro territorio collaborino agli sforzi degli esattori di pedaggi volti a identificare presunti trasgressori. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, in caso di presunto mancato pagamento di un pedaggio stradale, l'esattore di pedaggi sia in grado di ottenere dal fornitore del S.E.T. i dati relativi al veicolo coinvolto nel presunto mancato pagamento di un pedaggio stradale e al proprietario o all'intestatario del veicolo in questione che è cliente di tale fornitore del S.E.T. Tali dati sono resi immediatamente disponibili dal fornitore del S.E.T.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi non comunichi tali dati ad alcun altro fornitore di servizi di pedaggio. Essi adottano le misure necessarie affinché, qualora l'esattore di pedaggi sia integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati siano utilizzati esclusivamente allo scopo di identificare presunti trasgressori o in conformità dell'articolo 27, paragrafo 3.

9. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché un esattore di pedaggi competente per un settore del S.E.T. nel loro territorio sia in grado di ottenere da un fornitore del S.E.T. i dati relativi a tutti i veicoli di cui sono proprietari o intestatari clienti del fornitore del S.E.T. e che in un dato periodo sono transitati nel settore del S.E.T. per il quale l'esattore di pedaggi è competente, nonché i dati relativi ai proprietari o agli intestatari di tali veicoli, a condizione che l'esattore di pedaggi necessiti di tali dati per ottemperare ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché il fornitore del S.E.T. fornisca i dati richiesti entro due giorni dal ricevimento della richiesta. Essi adottano le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi non comunichi i dati in questione ad alcun altro fornitore di servizi di pedaggio. Essi adottano le misure necessarie affinché, qualora l'esattore di pedaggi sia integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati siano utilizzati esclusivamente allo scopo di consentire all'esattore di pedaggi di ottemperare ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali.
10. I dati forniti dai fornitori del S.E.T. agli esattori di pedaggi sono trattati conformemente alle norme dell'Unione in materia di protezione dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679, nonché alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono le direttive 2002/58/CE e (UE) 2016/680.

11. Entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione al fine di definire ulteriormente gli obblighi dei fornitori del S.E.T. riguardanti:
- a) il controllo delle prestazioni del loro livello di servizio e la collaborazione con gli esattori di pedaggi nell'ambito degli audit di verifica;
 - b) la collaborazione con gli esattori di pedaggi nell'ambito dell'esecuzione delle prove dei sistemi di questi ultimi;
 - c) il servizio e l'assistenza tecnica rivolti agli utenti del S.E.T. e la personalizzazione dell'apparecchiatura di bordo;
 - d) le fatture rilasciate agli utenti del S.E.T.;
 - e) le informazioni di cui al paragrafo 7 che i fornitori del S.E.T. devono fornire agli esattori di pedaggi; e
 - f) l'informazione dell'utente del S.E.T. in merito al rilevamento di una situazione di mancato rapporto di pedaggio.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Articolo 6

Diritti e obblighi degli esattori di pedaggi

1. Se un settore del S.E.T. non è conforme alle condizioni tecniche e procedurali di interoperabilità del S.E.T. fissate dalla presente direttiva, lo Stato membro nel cui territorio è situato il settore del S.E.T. adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi competente valuti il problema con le parti interessate e, se rientra nella sua sfera di competenza, adotta misure correttive allo scopo di garantire l'interoperabilità del S.E.T. con il sistema di pedaggio. Se necessario, lo Stato membro aggiorna il registro di cui all'articolo 21, paragrafo 1, per quanto riguarda le informazioni di cui alla lettera a) di tale paragrafo.
2. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi competente per un settore del S.E.T. situato nel proprio territorio elabori e gestisca una dichiarazione relativa ai settori del S.E.T. che fissa le condizioni generali di accesso dei fornitori del S.E.T. ai settori del S.E.T. di sua competenza, conformemente agli atti di esecuzione di cui al paragrafo 9.

Quando è creato un nuovo sistema di telepedaggio stradale nel territorio di uno Stato membro, quest'ultimo adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi designato responsabile del sistema pubblici la dichiarazione relativa ai settori del S.E.T. con sufficiente preavviso per consentire l'accreditamento dei fornitori del S.E.T. interessati al più tardi un mese prima del lancio operativo del nuovo sistema, tenendo debitamente conto della durata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 15, paragrafo 1.

Qualora un sistema di telepedaggio stradale nel territorio di uno Stato membro sia modificato sostanzialmente, tale Stato membro adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi responsabile del sistema pubblici la dichiarazione aggiornata relativa ai settori del S.E.T. con sufficiente preavviso per consentire ai fornitori del S.E.T. già accreditati di adeguare i loro componenti di interoperabilità ai nuovi requisiti e ottenere nuovamente l'accreditamento al più tardi un mese prima del lancio operativo del sistema modificato, tenendo debitamente conto della durata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 15, paragrafo 1.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli esattori di pedaggi competenti per settori del S.E.T. nel loro territorio accettino in maniera non discriminatoria qualsiasi fornitore del S.E.T. che richieda di fornire il S.E.T. in tali settori del S.E.T.

L'accettazione di un fornitore del S.E.T. in un settore del S.E.T. è subordinata al rispetto da parte del fornitore degli obblighi e delle condizioni generali stabiliti nella dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli esattori di pedaggi non impongano ai fornitori del S.E.T. di utilizzare soluzioni o processi tecnici specifici che ostacolino l'interoperabilità dei componenti di interoperabilità di un fornitore del S.E.T. con sistemi di telepedaggio stradale in altri settori del S.E.T.

Se un esattore di pedaggi e un fornitore del S.E.T. non riescono a raggiungere un accordo, può essere interpellato l'organismo di conciliazione competente per il relativo settore sottoposto a pedaggio.

4. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché i contratti tra l'esattore di pedaggi e il fornitore del S.E.T., relativi alla fornitura del S.E.T. nel territorio di tale Stato membro, consentano il rilascio della fattura per il pedaggio all'utente del S.E.T. direttamente da parte del fornitore del S.E.T.

L'esattore di pedaggi può esigere che il fornitore del S.E.T. rilasci la fattura all'utente in nome e per conto dell'esattore di pedaggi e il fornitore del S.E.T. soddisfa tale richiesta.

5. Il pedaggio applicato dagli esattori di pedaggi agli utenti del S.E.T. non supera il corrispondente pedaggio nazionale o locale. Ciò non pregiudica il diritto degli Stati membri di introdurre sconti o riduzioni per promuovere l'uso del telepedaggio. Tutti gli sconti o le riduzioni sui pedaggi offerti da uno Stato membro o da un esattore di pedaggi agli utilizzatori di apparecchiature di bordo sono trasparenti, annunciati pubblicamente e accessibili alle stesse condizioni ai clienti dei fornitori del S.E.T.
6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli esattori di pedaggi accettino nei settori del S.E.T. di loro competenza qualsiasi apparecchiatura di bordo operativa dei fornitori del S.E.T. con i quali hanno rapporti contrattuali che sia stata certificata secondo la procedura definita negli atti di esecuzione di cui all'articolo 15, paragrafo 7, e che non figurino nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide di cui all'articolo 5, paragrafo 5.
7. In caso di disfunzione del S.E.T. imputabile all'esattore di pedaggi, quest'ultimo fornisce una modalità degradata di servizio che consenta ai veicoli con l'apparecchiatura di cui al paragrafo 6 di circolare in condizioni di sicurezza, con un ritardo minimo e senza essere sospettati di non aver provveduto al pagamento del pedaggio stradale.
8. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli esattori di pedaggi collaborino in maniera non discriminatoria con i fornitori del S.E.T. o i fabbricanti o gli organismi notificati allo scopo di valutare l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità nei settori del S.E.T. di loro competenza.

9. Entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione al fine di definire il contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del S.E.T., inclusi:

- a) i requisiti per i fornitori del S.E.T.;
- b) le condizioni procedurali, comprese le condizioni commerciali;
- c) la procedura di accreditamento dei fornitori del S.E.T.; e
- d) i dati contestuali di pedaggio.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Articolo 7

Rimunerazione

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che i fornitori del S.E.T. abbiano diritto a una remunerazione da parte dell'esattore di pedaggi.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che la metodologia per la definizione della remunerazione dei fornitori del S.E.T. sia trasparente, non discriminatoria e identica per tutti i fornitori del S.E.T. accreditati a un determinato settore del S.E.T. Essi adottano le misure necessarie per assicurare che la metodologia sia pubblicata, fra le condizioni commerciali, nella dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che, nei settori del S.E.T. con un fornitore di servizi principale, la metodologia per il calcolo della remunerazione dei fornitori del S.E.T. ricalchi la struttura della remunerazione per servizi analoghi prestati dal fornitore di servizi principale. L'importo della remunerazione dei fornitori del S.E.T. può differire dalla remunerazione del fornitore di servizi principale a condizione che ciò sia giustificato:
 - a) dal costo di specifici requisiti e obblighi del fornitore di servizi principale e non dei fornitori del S.E.T.; e
 - b) dalla necessità di detrarre dalla remunerazione dei fornitori del S.E.T. gli oneri fissi imposti dall'esattore di pedaggi sulla base dei costi da questo sostenuti per fornire, gestire e tenere aggiornato un sistema conforme al S.E.T. nel settore di propria competenza, compresi i costi di accreditamento, se tali costi non sono compresi nel pedaggio.

Articolo 8
Pedaggi

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che, qualora ai fini della determinazione del regime tariffario applicabile a un determinato veicolo sussista una discrepanza tra la classificazione dei veicoli usata dal fornitore del S.E.T. e dall'esattore di pedaggi, prevalga la classificazione di quest'ultimo, a meno che sia possibile dimostrare che è errata.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che l'esattore di pedaggi abbia il diritto di richiedere a un fornitore del S.E.T. di pagare a fronte di rapporti di pedaggio motivati e per i mancati rapporti di pedaggio motivati relativi al conto di qualsiasi utente gestito dal fornitore del S.E.T.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che, qualora un fornitore del S.E.T. abbia inviato a un esattore di pedaggi un elenco di apparecchiature di bordo non valide, di cui all'articolo 5, paragrafo 5, il fornitore del S.E.T. non possa essere considerato responsabile di eventuali ulteriori pedaggi dovuti mediante l'uso di tali apparecchiature. Il numero di voci presenti nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide, il formato dell'elenco e la frequenza con cui è aggiornato sono concordati tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T.
4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che, nei sistemi di pedaggio basati sulle tecnologie a microonde, gli esattori di pedaggi comunichino ai fornitori del S.E.T. rapporti di pedaggio motivati per i pedaggi dovuti dai rispettivi utenti del S.E.T.

5. A norma dell'articolo 30, la Commissione adotta atti delegati entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di stabilire i dati per la classificazione dei veicoli ai fini della determinazione dei regimi tariffari applicabili, comprese le procedure necessarie per determinare tali regimi. La serie di parametri di classificazione dei veicoli supportata dal S.E.T. non deve limitare la scelta dei regimi tariffari da parte degli esattori di pedaggi. La Commissione garantisce sufficiente flessibilità per consentire l'evoluzione della serie di parametri di classificazione supportata dal S.E.T. secondo le esigenze prevedibili future. Tali atti non pregiudicano la definizione, nella direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, dei parametri in funzione dei quali i pedaggi variano.

Articolo 9

Contabilità

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che i soggetti giuridici che forniscono servizi di pedaggio tengano documenti contabili che distinguano chiaramente i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi di pedaggio da quelli connessi ad altre attività. Le informazioni sui costi e i ricavi connessi alla prestazione del servizio di pedaggio sono fornite, su richiesta, al competente organismo di conciliazione o organo giurisdizionale. Gli Stati membri adottano altresì le misure necessarie per assicurare che non sia consentito trasferire fondi tra le attività svolte in qualità di fornitore di servizi di pedaggio e altre attività.

¹ 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).

Articolo 10

Diritti e obblighi degli utenti del S.E.T.

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire agli utenti del S.E.T. di abbonarsi a tale servizio tramite qualsiasi fornitore del S.E.T., a prescindere dalla loro nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. All'atto della conclusione di un contratto, gli utenti del S.E.T. sono adeguatamente informati in merito ai mezzi di pagamento validi e, a norma del regolamento (UE) 2016/679, al trattamento dei loro dati personali e dei diritti che derivano dalla legislazione applicabile sulla protezione dei dati personali.
2. Con il pagamento di un pedaggio da parte di un utente del S.E.T. al proprio fornitore del S.E.T. si ritengono adempiuti gli obblighi di pagamento dell'utente del S.E.T. nei confronti dell'esattore di pedaggi competente.

Se a bordo di un veicolo sono installate o trasportate due o più apparecchiature di bordo, spetta all'utente del S.E.T. utilizzare o attivare l'apparecchiatura di bordo pertinente per il settore del S.E.T. in questione.

3. La Commissione adotta atti delegati entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire ulteriormente gli obblighi degli utenti del S.E.T. riguardanti:
 - a) la comunicazione di dati al fornitore del S.E.T.; e
 - d) l'uso e la manipolazione dell'apparecchiatura di bordo.

Capo III

Organismo di conciliazione

Articolo 11

Istituzione e funzioni

1. Ciascuno Stato membro con almeno un settore del S.E.T. designa o istituisce un organismo di conciliazione per facilitare la mediazione tra gli esattori di pedaggi con un settore del S.E.T. situato nel proprio territorio e i fornitori del S.E.T. che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali esattori.
2. L'organismo di conciliazione è incaricato, in particolare, di verificare che le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi ai fornitori del S.E.T. non siano discriminatorie. Esso è incaricato di verificare che i fornitori del S.E.T. siano remunerati conformemente ai principi di cui all'articolo 7.
3. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 adottano le misure necessarie per assicurare che il proprio organismo di conciliazione sia indipendente, nella sua organizzazione e struttura giuridica, dagli interessi commerciali degli esattori di pedaggi e dei fornitori di servizi di pedaggio.

Articolo 12
Procedura di mediazione

1. Ciascuno Stato membro, che disponga di almeno un settore del S.E.T., definisce una procedura di mediazione che consenta agli esattori di pedaggi o ai fornitori del S.E.T., in caso di controversie inerenti ai loro rapporti o negoziati contrattuali, di richiedere l'intervento dell'organismo di conciliazione competente.
2. La procedura di mediazione di cui al paragrafo 1 prevede che, entro un mese dal ricevimento di una richiesta di intervento, l'organismo di conciliazione dichiari se sia o meno in possesso di tutti i documenti necessari per la mediazione.
3. La procedura di mediazione di cui al paragrafo 1 prevede che l'organismo di conciliazione esprima un parere su una controversia entro sei mesi dal ricevimento della richiesta di intervento.
4. Per facilitare i suoi compiti, gli Stati membri danno all'organo di conciliazione facoltà di richiedere le informazioni pertinenti agli esattori di pedaggi, ai fornitori del S.E.T. e a eventuali terzi che contribuiscono alla fornitura del S.E.T. nello Stato membro interessato.
5. Gli Stati membri, che dispongano di almeno un settore del S.E.T., e la Commissione adottano le misure necessarie per assicurare lo scambio di informazioni tra gli organismi di conciliazione sul lavoro che svolgono, nonché sui principi guida e sulle prassi da essi seguiti.

Capo IV

Disposizioni tecniche

Articolo 13

Servizio continuo unico

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il S.E.T. sia fornito agli utenti del S.E.T. come servizio continuo unico.

Ne consegue che:

- a) una volta memorizzati o dichiarati, o in entrambi i casi, i parametri di classificazione di un veicolo, compresi quelli variabili, non è richiesto alcun altro intervento umano all'interno del veicolo durante un tragitto salvo in caso di modifiche alle caratteristiche del veicolo; e
- b) l'interazione tra l'utente e un elemento specifico dell'apparecchiatura di bordo resta identica a prescindere dal settore del S.E.T. interessato.

Articolo 14

Elementi aggiuntivi riguardanti il S.E.T.

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'interazione tra gli utenti del S.E.T. e gli esattori di pedaggi nell'ambito del S.E.T. sia limitata, ove applicabile, al processo di fatturazione in conformità dell'articolo 6, paragrafo 4, e ai processi di riscossione coercitiva. Le interazioni tra gli utenti del S.E.T. e i fornitori del S.E.T., o la loro apparecchiatura di bordo, possono essere specifiche per ciascun fornitore del S.E.T., senza compromettere l'interoperabilità del S.E.T.
2. Gli Stati membri possono esigere che i fornitori di servizi di pedaggio, compresi i fornitori del S.E.T., su richiesta delle autorità degli Stati membri, forniscano dati sul traffico relativi ai loro clienti, fatto salvo il rispetto delle norme applicabili in materia di protezione dei dati. Tali dati devono essere utilizzati dagli Stati membri unicamente per le politiche in materia di circolazione stradale e il miglioramento della gestione del traffico e non possono essere utilizzati per identificare i clienti.
3. La Commissione adotta entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche delle interfacce elettroniche tra i componenti di interoperabilità degli esattori di pedaggi, dei fornitori del S.E.T. e degli utenti del S.E.T., compreso, ove applicabile, il contenuto dei messaggi scambiati tra gli attori attraverso tali interfacce. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Articolo 15

Componenti di interoperabilità

1. Quando è creato un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio di uno Stato membro, tale Stato membro adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi designato responsabile del sistema stabilisca e pubblichi nella dichiarazione relativa al settore del S.E.T. una programmazione dettagliata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità che consenta l'accREDITAMENTO dei fornitori del S.E.T. interessati al più tardi un mese prima del lancio operativo del nuovo sistema.

In caso di modifica sostanziale di un sistema di telepedaggio stradale sul territorio di uno Stato membro, tale Stato membro adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi responsabile del sistema stabilisca e pubblichi nella dichiarazione relativa ai settori del S.E.T., oltre agli elementi di cui al primo comma, la programmazione dettagliata della nuova valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità dei fornitori del S.E.T. già accREDITATI al sistema prima della modifica sostanziale dello stesso. La programmazione è tale da consentire il riaccREDITAMENTO dei fornitori del S.E.T. interessati al più tardi un mese prima del lancio operativo del sistema modificato.

L'esattore di pedaggi deve rispettare tale programmazione.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché ciascun esattore di pedaggi responsabile di un settore del S.E.T. sul territorio di tali Stati membri crei un ambiente di test in cui il fornitore del S.E.T. o il suo mandatario possa verificare l'idoneità all'uso della sua apparecchiatura di bordo nel settore S.E.T. dell'esattore di pedaggi e ottenere la certificazione del completamento positivo dei rispettivi test. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a consentire agli esattori di pedaggi di creare un unico ambiente di test per più di un settore S.E.T. e a consentire a un mandatario di verificare l'idoneità all'uso di un tipo di apparecchiatura di bordo per conto di più di un fornitore del S.E.T.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie a consentire agli esattori di pedaggi di chiedere ai fornitori del S.E.T. o ai loro mandatari di coprire i costi dei rispettivi test.

3. Gli Stati membri non vietano, limitano né impediscono l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità da usare nell'ambito del S.E.T. recanti la marcatura CE oppure la dichiarazione di conformità alle specifiche o una dichiarazione di idoneità all'uso, o entrambe. In particolare, gli Stati membri non possono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla conformità alle specifiche o all'idoneità all'uso, o a entrambe.

4. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 30 entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire le prescrizioni per i componenti di interoperabilità riguardanti la sicurezza e la salute, l'affidabilità e la disponibilità, la protezione dell'ambiente, la compatibilità tecnica, la sicurezza e la riservatezza e il funzionamento e la gestione.
5. La Commissione adotta inoltre atti delegati conformemente all'articolo 30 entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di stabilire le prescrizioni generali in materia di infrastrutture riguardanti:
 - a) l'accuratezza dei dati delle dichiarazioni di pedaggio al fine di garantire la parità di trattamento tra gli utenti del S.E.T. relativamente ai pedaggi e agli oneri;
 - b) l'identificazione attraverso l'apparecchiatura di bordo del fornitore del S.E.T. competente;
 - c) l'utilizzo di standard aperti per i componenti di interoperabilità dell'apparecchiatura del S.E.T.;
 - d) l'integrazione dell'apparecchiatura di bordo nel veicolo;
 - e) la segnalazione al conducente dell'obbligo di pagare un pedaggio stradale.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] per stabilire i requisiti specifici seguenti concernenti l'infrastruttura:
- a) requisiti relativi ai protocolli comuni di comunicazione tra gli esattori di pedaggi e le apparecchiature dei fornitori del S.E.T.;
 - b) requisiti relativi ai meccanismi per gli esattori di pedaggi al fine di accertare se un veicolo che circola nel proprio settore del S.E.T. sia dotato di un'apparecchiatura di bordo valida e funzionante;
 - c) requisiti relativi all'interfaccia uomo-macchina nell'apparecchiatura di bordo;
 - d) requisiti applicabili specificamente ai componenti di interoperabilità nei sistemi di pedaggio basati sulle tecnologie a microonde; e
 - e) requisiti applicabili specificamente ai sistemi di pedaggio basati sul sistema globale di navigazione via satellite (GNSS).

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione, entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire la procedura che deve essere applicata dagli Stati membri per valutare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso di componenti di interoperabilità, compresi il contenuto e il formato delle dichiarazioni CE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Capo V

Clausole di salvaguardia

Articolo 16

Procedura di salvaguardia

1. Uno Stato membro, quando ha motivo di ritenere che i componenti di interoperabilità recanti una marcatura CE, immessi in commercio e utilizzati conformemente alla loro destinazione, rischiano di non soddisfare le prescrizioni pertinenti, adotta tutte le misure opportune per limitarne l'ambito di applicazione, per vietarne l'uso o per ritirarli dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità derivi da:
- a) un'errata applicazione delle specifiche tecniche; o

- b) l'inadeguatezza delle specifiche tecniche.
2. La Commissione consulta al più presto lo Stato membro interessato, il fabbricante, il fornitore del S.E.T. o il loro mandatario stabilito nell'Unione. Se, dopo tale consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Tuttavia, qualora, in seguito a tale consultazione, la Commissione constati che la misura non è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione e gli altri Stati membri.
 3. Se i componenti di interoperabilità muniti della marcatura CE risultano non conformi alle prescrizioni di interoperabilità, lo Stato membro competente chiede al fabbricante o al suo mandatario stabilito nell'Unione di riportare il componente di interoperabilità a uno stato di conformità alle specifiche o di idoneità all'impiego, o a entrambi, alle condizioni stabilite dallo Stato membro e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

Articolo 17

Trasparenza delle valutazioni

Qualsiasi decisione adottata da uno Stato membro o da un esattore di pedaggi relativa alla valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di componenti di interoperabilità e qualsiasi decisione adottata in applicazione dell'articolo 16 è motivata in modo dettagliato. Essa è notificata al più presto al fabbricante interessato, al fornitore del S.E.T. o ai loro mandatari con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

Capo VI

Disposizioni amministrative

Articolo 18

Ufficio di contatto unico

Ciascuno Stato membro con almeno due settori del S.E.T. sul proprio territorio designa un ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T. Lo Stato membro mette gli estremi di tale ufficio a disposizione del pubblico e li trasmette, su richiesta, ai fornitori del S.E.T. interessati. Lo Stato membro adotta le misure necessarie affinché, su richiesta del fornitore del S.E.T., l'ufficio di contatto agevoli e coordini i primi contatti amministrativi tra il fornitore del S.E.T. e gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. sul territorio dello Stato membro. L'ufficio di contatto può essere una persona fisica o un organismo pubblico o privato.

Articolo 19
Organismi notificati

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'atto previsto dall'articolo 15, paragrafo 8, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza e il numero di identificazione precedentemente ottenuto dalla Commissione. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e tiene tale elenco aggiornato.
2. Gli Stati membri applicano i criteri di cui agli atti delegati di cui al paragrafo 5 per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.
3. Uno Stato membro revoca l'autorizzazione a un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui agli atti delegati di cui al paragrafo 5 del presente articolo. Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri di cui agli atti delegati di cui al paragrafo 5 del presente articolo, è interpellato il comitato telepedaggio di cui all'articolo 31, paragrafo 1, che rende noto il suo parere entro tre mesi. In base al parere di tale comitato, la Commissione informa lo Stato membro che ha notificato l'organismo in questione delle modifiche necessarie affinché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.
5. La Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo 30 entro il ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire i criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati.

Articolo 20

Gruppo di coordinamento

Un gruppo di coordinamento degli organismi notificati ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1 ("gruppo di coordinamento") è istituito come gruppo di lavoro del comitato telepedaggio di cui all'articolo 31, paragrafo 1, in base al regolamento interno di tale comitato.

Articolo 21

Registri

1. Ai fini dell'attuazione della presente direttiva, ciascuno Stato membro tiene un registro elettronico nazionale di quanto segue:
 - a) i settori del S.E.T. situati nel loro territorio, comprese informazioni relative a:
 - i) gli esattori di pedaggi corrispondenti;
 - ii) le tecnologie di pedaggio impiegate;
 - iii) i dati contestuali di pedaggio;
 - iv) la dichiarazione relativa al settore del S.E.T.; e
 - v) i fornitori del S.E.T. che hanno contratti di S.E.T. con gli esattori di pedaggi attivi nel territorio di tale Stato membro;
 - b) i fornitori del S.E.T. cui è stata concessa la registrazione ai sensi dell'articolo 4; e
 - c) i dettagli di un unico ufficio di contatto di cui all'articolo 18, per il S.E.T., ivi compresi un indirizzo di posta elettronica di contatto e il numero di telefono.

Se non altrimenti specificato, gli Stati membri verificano almeno una volta l'anno che siano ancora soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 4, lettere a), d), e) e f), e aggiornano il registro di conseguenza. Il registro contiene anche le conclusioni delle verifiche previste dall'articolo 4, lettera e). Uno Stato membro non è considerato responsabile delle azioni dei fornitori del S.E.T. figuranti nel proprio registro.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.
3. I registri sono accessibili al pubblico per via elettronica.
4. I registri sono resi disponibili a decorrere dal ... [30 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].
5. Alla fine di ogni anno solare, le autorità degli Stati membri responsabili dei registri comunicano, con mezzi elettronici, alla Commissione i registri dei settori del S.E.T. e dei fornitori del S.E.T. La Commissione mette le informazioni a disposizione di altri Stati membri. Qualsiasi incongruenza della situazione in uno Stato membro deve essere segnalata allo Stato membro di registrazione e alla Commissione.

Capo VII

Sistemi pilota

Articolo 22

Sistemi pilota di pedaggio

1. Per consentire l'evoluzione tecnica del S.E.T., gli Stati membri possono autorizzare temporaneamente, in parti limitate del settore sottoposto a pedaggio di loro competenza e parallelamente al sistema conforme al S.E.T., sistemi pilota di pedaggio che integrano nuove tecnologie o concetti non conformi a una o più disposizioni della presente direttiva.
2. Ai fornitori del S.E.T. non è richiesto di partecipare ai sistemi pilota di pedaggio.
3. Prima di avviare un sistema pilota di pedaggio, lo Stato membro interessato chiede l'autorizzazione della Commissione. La Commissione rilascia o rifiuta l'autorizzazione, sotto forma di decisione, entro sei mesi dalla ricezione della domanda. La Commissione può rifiutare l'autorizzazione se il sistema pilota di pedaggio rischia di compromettere il corretto funzionamento del normale sistema di telepedaggio stradale o del S.E.T. Il periodo iniziale dell'autorizzazione non supera i tre anni.

Capo VIII

Scambio di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali

Articolo 23

Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Per consentire l'identificazione del veicolo e del relativo proprietario o intestatario in merito al quale è stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, ciascuno Stato membro autorizza soltanto 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 devono essere conformi all'allegato I.

2. Ai fini dello scambio dei dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni tra Stati membri si svolga solo tra i punti di contatto nazionali. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato. In tale processo di scambio dei dati deve prestarsi particolare attenzione a una protezione adeguata dei dati personali.
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/GAI¹ del Consiglio 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 al fine di stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio.

¹ 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).

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato mediante l'applicazione software del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) e versioni modificate di tale software, in conformità all'allegato I della presente direttiva e all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI.
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.

Articolo 24

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 del 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 del 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 nazionale, 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, il diritto di ricorso e di accesso a informazioni e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare il mancato pagamento di un pedaggio stradale. A tal fine, lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale basa la lettera d'informazione sul modello riportato nell'allegato II.
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 25

Procedimenti di follow-up da parte delle entità responsabili della riscossione

1. Lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale può fornire all'entità responsabile della riscossione del pedaggio i dati ottenuti mediante la procedura di cui all'articolo 23, paragrafo 1, solo se sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) i dati trasferiti sono limitati a quanto necessario a tale entità affinché ottenga il pedaggio stradale dovuto;
 - b) la procedura per l'ottenimento del pedaggio stradale dovuto è conforme alla procedura di cui all'articolo 24;
 - c) l'entità interessata è responsabile dell'espletamento di tale procedura; e
 - d) il rispetto dell'ordine di pagamento emesso dall'entità che riceve i dati pone fine al mancato pagamento di un pedaggio stradale.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i dati forniti all'entità responsabile siano utilizzati al solo scopo di ottenere il pedaggio stradale dovuto e siano immediatamente cancellati una volta pagato il pedaggio stradale o, se il mancato pagamento persiste, entro un termine ragionevole, stabilito dallo Stato membro, dopo il trasferimento dei dati.

Articolo 26

Relazione degli Stati membri alla Commissione

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il ...[quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva] e in seguito ogni tre 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 verificatisi nel suo territorio, unitamente 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 27

Protezione dei dati

1. Ai dati personali trattati a norma della presente direttiva si applicano il regolamento (UE) 2016/679 e le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono le direttive 2002/58/CE e (UE) 2016/680.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in conformità della legislazione applicabile in materia di protezione dei dati, onde garantire che:

- a) il trattamento dei dati personali a norma degli articoli 23, 24 e 25 sia limitato ai tipi di dati di cui all'allegato I della presente direttiva;
- b) i dati personali siano precisi e aggiornati e le richieste di rettifica o cancellazione siano trattate senza indebito ritardo; e
- c) sia stabilito un termine per la conservazione dei dati.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano utilizzati soltanto al fine di:

- a) identificare presunti trasgressori tenuto conto dell'obbligo di pagamento dei pedaggi stradali nel quadro fissato dall'articolo 5, paragrafo 8;
- b) assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali nel quadro fissato dall'articolo 5, paragrafo 9; e

- c) identificare il veicolo e il relativo proprietario o intestatario in merito al quale sia stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale nel quadro fissato dagli articoli 23 e 24.

Gli Stati membri adottano altresì le misure necessarie onde garantire che i soggetti interessati godano di diritti di informazione, accesso, rettifica, cancellazione e limitazione del trattamento, nonché di presentazione di una denuncia a un'autorità di controllo per la protezione dei dati, risarcimento e ricorso giurisdizionale effettivo identici a quelli previsti dal regolamento (UE) 2016/679 o, se del caso, dalla direttiva (UE) 2016/680.

- 3. Il presente articolo non pregiudica la possibilità per gli Stati membri di limitare la portata degli obblighi e dei diritti previsti in talune disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 a norma dell'articolo 23 di tale regolamento per le finalità elencate nel paragrafo 1 di detto articolo.
- 4. Ogni soggetto interessato ha il diritto di ottenere, senza indebito ritardo, 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.

Capo IX

Disposizioni finali

Articolo 28

Relazione

1. Entro ... [quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo e l'impiego del S.E.T. nonché l'efficienza e l'efficacia del meccanismo per lo scambio di dati nel quadro delle indagini sui casi di mancato pagamento dei pedaggi stradali.

La relazione analizza in particolare quanto segue:

- a) l'effetto dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, sull'impiego del S.E.T., prestando un'attenzione particolare alla disponibilità del servizio nei settori del S.E.T. di piccole dimensioni o periferici;
- b) l'efficacia degli articoli 23, 24 e 25 per la riduzione dei casi di mancato pagamento di pedaggi stradali nell'Unione; e
- c) i progressi compiuti in relazione agli aspetti concernenti l'interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio stradale che utilizzano la localizzazione satellitare e la tecnologia microonde a 5,8 GHz.

2. La relazione è corredata, se del caso, da una proposta destinata al Parlamento europeo e al Consiglio relativa a un'ulteriore revisione della presente direttiva, per quanto riguarda in particolare gli elementi seguenti:
- a) misure aggiuntive per garantire che il S.E.T. sia disponibile in tutti i settori del S.E.T., compresi quelli di piccole dimensioni e periferici;
 - b) misure volte ad agevolare ulteriormente l'applicazione transfrontaliera dell'obbligo di pagare i pedaggi stradali nell'Unione, inclusi accordi di assistenza reciproca; e
 - c) l'estensione delle disposizioni intese a facilitare l'applicazione transfrontaliera delle zone a basse emissioni, delle zone con accesso limitato o di altri regimi di regolamentazione dell'accesso dei veicoli urbani.

Articolo 29

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 30, con cui aggiorna l'allegato I per tenere conto delle eventuali pertinenti modifiche delle decisioni del Consiglio 2008/615/GAI¹ e 2008/616/GAI o qualora sia richiesto da altri atti giuridici pertinenti dell'Unione.

¹ 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).

Articolo 30
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8, paragrafo 5, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 15, paragrafi 4 e 5, all'articolo 19, paragrafo 5, e all'articolo 29 per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 5, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 15, paragrafi 4 e 5, all'articolo 19, paragrafo 5, e all'articolo 29, 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 2016.
5. Non appena adotta l'atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 5, dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 15, paragrafi 4 e 5, dell'articolo 19, paragrafo 5, e dell'articolo 29, 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.

Articolo 31
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato per il telepedaggio.

Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 32
Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il ... [30 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli da 1 a 27 nonché agli allegati II e II. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal ... [30 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di 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 del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono 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.

Articolo 33

Abrogazione

La direttiva 2004/52/CE è abrogata a decorrere dal ... [il giorno successivo alla data di cui all'articolo 32, paragrafo 1, primo comma], 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 IV.

Articolo 34
Entrata in vigore

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

Articolo 35
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

Dati necessari a effettuare la ricerca automatizzata
di cui all'articolo 23, paragrafo 1

Elemento	M/O ¹	Note
Dati relativi al veicolo	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Numero di immatricolazione	M	(A ²)
Dati relativi al mancato pagamento di un pedaggio stradale	M	
Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale	M	
Data di riferimento del fatto verificatosi	M	
Ora di riferimento del fatto verificatosi	M	

¹ M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.

² Codice armonizzato dell'Unione, cfr. direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Dati forniti in seguito alla ricerca automatizzata effettuata
a norma dell'articolo 23, paragrafo 1

Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	M/O ¹	Note
Numero di immatricolazione	M	
Numero di telaio/VIN	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Marca	M	(D.1 ²) ad es. Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	M	(D.3) ad es. Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	M	(J) ad es. ciclomotori, moto, auto
Categoria di emissione EURO	M	per es. Euro 4, EURO 6

¹ M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.

² Codice armonizzato, cfr. la direttiva 1999/37/CE.

Parte II. Dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli

Elemento	M/O ¹	Note
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(C.1 ²) I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione interessata.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari della carta di circolazione	M	(C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc. e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	M	(C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	M	(C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc. e l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Sesso	O	Maschio, femmina
Data di nascita	M	
Soggetto giuridico	M	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	O	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società.

¹ M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.

² Codice armonizzato dell'Unione, cfr. la direttiva 1999/37/CE.

Elemento	M/O ¹	Note
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo.
Cognome (ragione sociale) dei proprietari	M	(C.2.1)
Nome	M	(C.2.2)
Indirizzo	M	(C.2.3)
Sesso	O	Maschio, femmina
Data di nascita	M	
Soggetto giuridico	M	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	O	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società.
		In caso di veicoli rottamati, di veicoli o targhe rubati o di immatricolazioni scadute, non si forniscono informazioni sul proprietario/sull'intestatario. Al loro posto, si trasmette il messaggio "Informazioni non comunicate".

ALLEGATO II

MODELLO PER LA LETTERA D'INFORMAZIONE

di cui all'articolo 24

[Copertina]

.....
.....

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente]

.....
.....

[Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

relativa al mancato pagamento di un pedaggio stradale verificatosi in

[nome dello Stato membro nel cui territorio si è verificato
il mancato pagamento di un pedaggio stradale].

In data..... un mancato pagamento di un pedaggio stradale con il veicolo:

[data]

numero di immatricolazione marca..... modello.....

è stato rilevato da

[nome dell'organismo responsabile]

[Opzione 1]⁽¹⁾

Lei è registrato come intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato.

[Opzione 2] ⁽¹⁾

L'intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato ha indicato che Lei stava guidando il veicolo al momento del mancato pagamento di un pedaggio stradale.

Gli estremi del mancato pagamento di un pedaggio stradale sono descritti alla pagina 3 di seguito.

La sanzione pecuniaria dovuta per il mancato pagamento di un pedaggio stradale ammonta a EUR/valuta nazionale.⁽¹⁾

Il pedaggio stradale dovuto ammonta aEUR/valuta nazionale.⁽¹⁾

La scadenza per il pagamento è fissata al

Se non intende pagare la sanzione pecuniaria⁽¹⁾ / il pedaggio stradale, Le consigliamo di compilare il modulo di risposta allegato (pagina 4) e di inviarlo all'indirizzo indicato. ⁽¹⁾.

La presente lettera è trattata a norma della legislazione nazionale di.....

[nome dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento
di un pedaggio stradale].

Estremi del mancato pagamento di un pedaggio stradale

a) Dati relativi al veicolo interessato dal mancato pagamento di un pedaggio stradale:

Numero di immatricolazione:

Stato membro di immatricolazione:

Marca e modello:

b) Dati relativi al mancato pagamento di un pedaggio stradale:

Luogo, data e ora del mancato pagamento di un pedaggio stradale:

.....
.....
.....

Natura e qualificazione giuridica del mancato pagamento di un pedaggio stradale:

.....
.....
.....

Descrizione dettagliata del mancato pagamento di un pedaggio stradale:

.....
.....

Estremi delle pertinenti disposizioni di legge:

.....
.....

Descrizione o riferimento della prova del mancato pagamento di un pedaggio stradale:

.....
.....

c) Dati relativi al dispositivo utilizzato per rilevare il mancato pagamento di un pedaggio stradale⁽²⁾:

Specifica del dispositivo:

.....
.....

Numero di identificazione del dispositivo:

.....
.....

Data ultima di validità dell'ultima calibratura:

.....
.....

(1) Cancellare se non pertinente.

(2) Non pertinente se non sono stati utilizzati dispositivi.

Pagina 4
Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello)

A. Identità del conducente:

– Cognome e nome:

.....
.....

– Luogo e data di nascita:

.....

– Patente n.: rilasciata il (data):
a (luogo):.....

– Indirizzo:.....
.....
.....
.....

B. Elenco delle domande:

1. Il veicolo, marca....., numero di immatricolazione.....,
è immatricolato a Suo nome?.....sì/no (1)

In caso di risposta negativa, l'intestatario della carta di circolazione è:

.....

(cognome, nome, indirizzo)

2. Riconosce di aver omesso il pagamento di un pedaggio stradale? sì/no (1)

3. In caso di risposta negativa, si prega di illustrarne i motivi:

.....
.....

Si prega di inviare il modulo compilato entro 60 giorni dalla data della presente lettera d'informazione all'autorità o entità seguente:

all'indirizzo seguente:

INFORMAZIONI

(Se la lettera di informazione è inviata dall'entità responsabile della riscossione del pedaggio stradale a norma dell'articolo 6 ter):

Se il pedaggio stradale dovuto non è pagato entro il termine indicato nella presente lettera di informazione, il caso sarà trasmesso ed esaminato dall'autorità competente di

[nome dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale].

Se non viene avviato un procedimento, Lei ne sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta o della prova di pagamento. ⁽¹⁾

/

(Se la lettera di informazione è inviata dall'autorità competente dello Stato membro):

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente di.....

[nome dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale].

Se non viene avviato un procedimento, Lei ne sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta o della prova di pagamento. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Cancellare se non pertinente.

Clausola relativa alla protezione dei dati:

[Laddove si applichi il regolamento (UE) 2016/679:

Conformemente al regolamento (UE) 2016/679, ha il diritto di chiedere l'accesso ai dati personali nonché la rettifica o la cancellazione dei dati personali o la limitazione del trattamento dei dati personali che la riguardano o di opporsi al loro trattamento, oltre al diritto alla portabilità dei dati. Ha altresì il diritto di presentare una denuncia a [nome e indirizzo della pertinente autorità di controllo].

[Laddove si applichi la direttiva (UE) 2016/680:

Conformemente a [nome della legge nazionale che applica la direttiva (UE) 2016/680], ha il diritto di chiedere al titolare del trattamento l'accesso ai dati personali e la rettifica o la cancellazione degli stessi e la limitazione del trattamento dei dati personali che la riguardano. Ha altresì il diritto di presentare una denuncia a [nome e indirizzo della pertinente autorità di controllo].]

ALLEGATO III

Parte A

Direttiva abrogata e successive modifiche
(di cui all'articolo 33)

Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124
Regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 87 del 31.3.2009, pag. 109

Parte B

Termini di recepimento nel diritto nazionale
(cfr. articolo 33)

Direttiva	Termine di recepimento
Direttiva 2004/52/CE	20 novembre 2005

ALLEGATO IV

Tavola di concordanza

Direttiva 2004/52/CE	Presente direttiva
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1, primo comma, lettera a)
—	Articolo 1, paragrafo 1, primo comma, lettera b)
Articolo 3, paragrafo 2, frase introduttiva	Articolo 1, paragrafo 2, frase introduttiva
Articolo 1, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 1, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 1, paragrafo 2, lettera b)	—
Articolo 1, paragrafo 2, lettera c)	Articolo 1, paragrafo 2, lettera b)
—	Articolo 1, paragrafo 3,
Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
—	Articolo 1, paragrafo 5
—	Articolo 1, paragrafo 6
—	Articolo 2
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma
—	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 2, paragrafo 2, prima frase	—
Articolo 4, paragrafo 7	Articolo 3, paragrafo 2
—	Articolo 3, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 2, seconda e terza frase	Articolo 3, paragrafo 4

Direttiva 2004/52/CE	Presente direttiva
Articolo 2, paragrafo 2, quarta frase	—
—	Articolo 3, paragrafo 5
—	Articolo 3, paragrafo 6
Articolo 2, paragrafo 3	—
Articolo 2, paragrafo 4	—
Articolo 2, paragrafo 5	—
Articolo 2, paragrafo 6	—
Articolo 2, paragrafo 7	Articolo 27
Articolo 3, paragrafo 1	—
Articolo 3, paragrafo 2, prima frase	Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 2, seconda frase	—
Articolo 3, paragrafo 2, terza frase	
Articolo 3, paragrafo 3	
Articolo 3, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 1	
Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 4, paragrafo 3	
Articolo 4, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 5	—
Articolo 4, paragrafo 7	Articolo 3, paragrafo 2

Direttiva 2004/52/CE	Presente direttiva
Articolo 4, paragrafo 8	Articolo 5, paragrafo 4
—	Articolo 23
—	Articolo 24
—	Articolo 26
Articolo 2, paragrafo 7	Articolo 27
—	Articolo 28
—	Articolo 29
—	Articolo 30
Articolo 5	Articolo 31
Articolo 6	Articolo 32, paragrafo 1
—	Articolo 32, paragrafo 2
—	Articolo 33
Articolo 7	Articolo 34
Articolo 8	Articolo 35
Allegato	—
—	Allegato I
—	Allegato II
—	Allegato III
—	Allegato IV