



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0007373 P-4.22.25
del 04/07/2017



17116259

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e del
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE) - COM(2017) 280.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e del Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo

Allegato 1

Relazione ex articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

OGGETTO: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE).

Codice del Consiglio: n. 9673/2017;

Codice della proposta: COM(2017) 280;

Codice interistituzionale: 2017/0128 (COD);

WP Commissione (2017): presente.

La Commissione europea, nell'ambito dell'iniziativa denominata "l'Europa in movimento", ha presentato, in data 31 maggio 2017, alcune proposte legislative per migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale.

Obiettivo delle misure proposte dalla Commissione è promuovere benefici che possano estendersi ben oltre il settore dei trasporti, favorendo l'occupazione, la crescita e gli investimenti, contribuendo a rafforzare l'equità sociale, ad ampliare le possibilità di scelta dei consumatori, orientando, altresì, l'Europa verso la riduzione delle emissioni inquinanti.

La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione), si colloca tra le iniziative volte a modernizzare la mobilità e i trasporti a livello europeo, promuovendo l'adozione di sistemi di pedaggio interoperabili, favorendo al contempo lo scambio di dati tra gli Stati membri per una efficace repressione della violazione degli obblighi di pagamento.

La direttiva 2004/52/CE vigente, prescrive la realizzazione di un servizio di telepedaggio interoperabile attraverso gli Stati dell'UE. Tale servizio consente agli utenti di pagare il pedaggio ovunque siano in funzione sistemi di telepedaggio, avvalendosi di una singola apparecchiatura di bordo e di un unico contratto, stipulato con un operatore a scelta tra quelli che si sono qualificati come fornitori del servizio.

La suddetta direttiva, recepita in Italia con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 novembre 2005 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 60 del 13 marzo 2006), stabilisce che il servizio europeo di telepedaggio (SET) sia reso disponibile dapprima per i mezzi di peso superiore alle 3,5 tonnellate e per i veicoli autorizzati al trasporto di oltre 9 persone, e, successivamente, per tutti gli altri tipi di veicolo.

Le specifiche tecniche e contrattuali del servizio sono state poi disciplinate dalla decisione della Commissione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici, con cui ha preso concreto avvio l'attuazione della suddetta direttiva.

La decisione 2009/750/CE ha previsto, infatti, l'istituzione dei registri nazionali elettronici dei settori del SET (contenenti informazioni su esattori del pedaggio, tecnologie impiegate, dati di pedaggio, fornitori del SET con cui l'esattore ha contratto), nonché dei fornitori del SET registrati negli Stati membri. Tali registri sono stati istituiti in Italia con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 6 luglio 2010, e risultano consultabili sul sito istituzionale *on line* del medesimo Ministero.

gre of

Si tratta nello specifico dei seguenti registri:

- il registro elettronico dei settori del Servizio europeo di telepedaggio situati nel territorio nazionale (in cui attualmente sono iscritte n. 27 società);
- il registro elettronico dei fornitori del Servizio europeo di telepedaggio cui è stata concessa la registrazione nell'ambito dello Stato, ai sensi dell'articolo 3 della decisione della Commissione 2009/750/CE (in cui risulta iscritta Telepass S.p.A.).

Il combinato disposto della direttiva e della decisione, in sostanza, comporta che il Servizio europeo di telepedaggio può essere prestato da società, definite "Fornitori del Servizio", che da un lato hanno rapporti con i clienti finali, ai quali erogano il servizio, mentre dall'altro lato stipulano accordi tecnico-commerciali con gli operatori di strade a pedaggio, definiti "Esattori del Pedaggio", in modo da poter fornire ai propri clienti il servizio di pagamento lungo le rispettive strade e autostrade.

Nell'ambito del contesto europeo i sistemi di telepedaggio differiscono per aspetti tecnologici e per modelli contrattuali applicati, cioè i ruoli dei soggetti deputati a gestire le infrastrutture soggette a pedaggio, ad incassare il pedaggio, ad emettere titoli di pagamento, nonché per le tipologie di veicoli soggetti al pagamento.

Non essendo i sistemi europei in grado di interoperare, l'approccio seguito dalla vigente direttiva è stato quello di richiedere all'industria di produrre un apparato di bordo "multistandard". In tal modo ogni Paese ha potuto mantenere i propri sistemi e salvaguardare gli investimenti effettuati, potendo l'utente usufruire del servizio europeo tramite un apparato di bordo che "dialoga" con le infrastrutture dei Paesi attraversati. La decisione 2009/750/CE indica esplicitamente gli standard tecnici a cui l'apparato di bordo europeo deve essere conforme, fra cui le norme tecniche che descrivono il sistema Telepass.

Il mancato decollo a livello paneuropeo del Servizio europeo di riscossione automatica dei pedaggi, essenzialmente per motivi legati ad aspetti commerciali, ha indotto la Commissione europea a proporre una revisione della disciplina in vigore.

La Commissione parte dalla considerazione che in diversi Paesi, tra cui l'Italia, il pedaggio può essere pagato solo con una unità di bordo nazionale, osservando inoltre che le condizioni sui fornitori dei servizi risultano eccessive, in particolare con riguardo all'obbligo di fornire il servizio in tutti gli Stati membri entro 24 mesi dalla registrazione, nonché all'obbligo di fornire anche per i veicoli leggeri una unità di bordo che includa pure il costoso apparato satellitare.

Sulla base dei predetti rilievi, la Commissione, che già aveva intensificato gli sforzi per stimolare l'applicazione delle vigenti disposizioni, ha avviato una revisione delle stesse, con il duplice scopo di attualizzarli e di rimuovere quelli che vengono considerati ostacoli alla relativa applicazione.

I contenuti innovativi della proposta di direttiva sono i seguenti:

- la previsione di procedure per lo scambio di informazioni e di dati tra gli Stati membri in ordine ai mancati pagamenti del pedaggio, per giungere ad una efficace repressione della violazione dell'obbligo di pagamento (con i nuovi articoli 5 e 6);
- l'inclusione nel perimetro del SET anche dei sistemi di telepedaggio legati alla sola lettura delle targhe e che non prevedono apparati di bordo, sistemi che erano finora esclusi e che potenzialmente includono i sistemi di accesso a pagamento nelle ZTL; rimangono espressamente esclusi i parcheggi;
- l'istituzione di punti di contatto nazionali per i dati di immatricolazione, con il compito di facilitare le procedure di repressione delle violazioni;

- la possibilità per i fornitori del servizio, fino al 31 dicembre 2027, di fornire per i veicoli leggeri anche solo l'apparato DSRC invece che l'apparato con DSRC e satelliti;
- la previsione che le apparecchiature di bordo dovranno essere compatibili con GALILEO ed EGNOS;
- l'elenco delle tecnologie che possono essere impiegate ai fini delle operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi è spostato nell'allegato IV, e la Commissione è autorizzata a modificare detto elenco mediante atto delegato qualora una tecnologia diventi obsoleta o una nuova tecnologia, testata nell'ambito di prove pilota in conformità alle procedure della decisione 2009/750/CE, debba essere aggiunta all'elenco.

In ordine agli elementi previsti dall'articolo 6, comma 4, della legge n. 234/2012, si rappresenta quanto segue.

Relativamente alla lettera a) si segnala che la **base giuridica** individuata correttamente dalla Commissione per l'adozione della proposta di direttiva risulta costituita dall'articolo 91 del TFUE, come nel caso della direttiva 2004/52/CE attualmente in vigore.

Riguardo al **principio di sussidiarietà** si segnala che l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, lettera g), del TFUE.

Poiché una insoddisfacente organizzazione del mercato dei sistemi di telepedaggio in uno Stato membro comporta effetti negativi sugli utenti della strada registrati in un altro Stato membro, e considerato anche che le sole forze del mercato non sono riuscite a realizzare l'interoperabilità a livello paneuropeo, si rende necessaria l'adozione di misure a livello di Unione europea.

Anche per quanto riguarda la riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero, un approccio puramente intergovernativo si è rivelato insoddisfacente, pertanto risulta necessaria una iniziativa a livello di Unione europea, al fine di definire un sistema efficace per lo scambio di informazioni sui trasgressori fra tutti gli Stati membri.

Il **principio di proporzionalità** appare rispettato, atteso che le misure previste sono intese alla armonizzazione dei sistemi di telepedaggio nell'Unione, mantenendo l'approccio "basato sul mercato" adottato nella decisione 2009/750/CE.

Relativamente alla lettera b) si osserva che nella proposta di direttiva presentata dalla Commissione dal punto di vista tecnico restano validi i presupposti della Decisione 2009/50/CE, ovvero non si prevede una armonizzazione tecnica forzata, lasciando al mercato il bilanciamento tra le opzioni tecniche in gioco.

Importanti orientamenti sono contenuti anche nei "Considerando" della nuova proposta da cui si evince, tra l'altro, la stretta correlazione tra i problemi connessi all'identificazione dei trasgressori non residenti, che ostacolano l'ulteriore diffusione dei sistemi di telepedaggio, con l'applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga", che caratterizzano le politiche di tariffazione stradale che si stanno perseguendo a livello europeo.

Finalmente, dopo anni di dibattito sul tema, si introduce un meccanismo di repressione paneuropea della violazione dell'obbligo di pagamento del pedaggio, aspetto questo largamente sostenuto dagli operatori del settore come elemento indispensabile per la credibilità e la sostenibilità dei sistemi di pagamento elettronici interoperabili.

Un aspetto che potrebbe destare qualche preoccupazione è quello dello spostamento dell'indicazione delle tecnologie che possono essere impiegate per la riscossione dei pagamenti SET (dal precedente articolo 2) nell'ambito dell'allegato IV. Poiché tale allegato potrà essere modificato con un semplice atto delegato dalla Commissione, è di tutta evidenza che la valenza della norma risulta indebolita rispetto all'attuale formulazione.

Considerato, inoltre, che verrà soppresso l'attuale comitato telepedaggio, di supporto all'attuazione della direttiva, come per le normative adottate successivamente all'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, occorrerà attentamente vigilare che nelle disposizioni concernenti il conferimento di poteri delegati alla Commissione, sia adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati nell'ambito delle procedure di aggiornamento e revisione degli allegati, affinché non siano poste in discussione le prerogative del sistema italiano.

In relazione alla lettera c) si segnala che, dal punto di vista finanziario, gli impatti derivanti dalle modifiche normative proposte, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Commissione, comporteranno per gli utenti della strada, risparmi complessivi pari a 370 milioni di euro fino al 2025. Di tali vantaggi beneficeranno in larga misura gli operatori del settore dei trasporti su strada.

Per i gestori della rete stradale, sono previsti, sempre sulla base delle valutazioni della Commissione, risparmi pari a 48 milioni di euro fino al 2025 (non dovendo, taluni gestori, acquistare ulteriori unità di bordo), nonché introiti aggiuntivi dai pedaggi (per circa 150 milioni di euro all'anno) grazie alle nuove norme sulla riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero.

Per i fornitori del S.E.T., si prevede una riduzione dell'onere connesso all'ingresso nei mercati nazionali pari a circa 10 milioni di euro fino al 2025 (per numero dodici fornitori previsti), nonché uno sviluppo del mercato con introiti aggiuntivi pari a 700 milioni di euro all'anno.

Per quanto riguarda i costi si prevede un incremento per i gestori della rete stradale, dovuto a costi di adeguamento dei sistemi di pedaggio alle nuove prescrizioni, pari a 174 milioni di euro (fino al 2025) e il versamento ai fornitori del S.E.T. di circa 700 milioni di euro all'anno (valore cumulato, di tutti i gestori stradali e di tutti i fornitori del S.E.T.).

Si prevede che l'iniziativa promuoverà la concorrenza, consentendo a nuovi operatori di accedere a mercati nazionali dei sistemi di telepedaggio precedentemente monopolistici. In generale, fino al 2025, il beneficio netto complessivo atteso (benefici meno costi) è pari a 254 milioni di euro.

Per quanto concerne gli impatti della proposta circa l'organizzazione della pubblica amministrazione, si segnala che con l'articolo 2, lettera j), viene prevista l'istituzione, negli Stati membri, di un nuovo "punto di contatto nazionale", quale autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli.

Tale punto di contatto sarà incaricato delle procedure per lo scambio transfrontaliero di informazioni sui trasgressori, prefigurate sulla base delle disposizioni della direttiva 2015/413/UE, opportunamente adeguate al contesto dei sistemi di telepedaggio.

TABELLA DI CORRISPONDENZA
(articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234)

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo): <i>Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE).</i>	Norma nazionale vigente: <i>Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 4405 del 18 novembre 2005</i>	Commento
Articolo 1, paragrafo 1, primo comma	Articolo 1, comma 1	
Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	—	nuovo
Articolo 1, paragrafo 2, frase introduttiva	Articolo 1, comma 2	
Articolo 1, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 1, comma 2, lettera a)	
—	Articolo 1, comma 2, lettera b)	soppresso
Articolo 1, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 1, comma 2, lettera c)	
Articolo 1, paragrafo 2, lettera c)	—	nuovo
Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, comma 3	
Articolo 2	—	nuovo
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 2, comma 1	
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	—	
—	Articolo 2, comma 2	rimodulato
Articolo 3, paragrafo 2	—	nuovo
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 2, comma 2	
Articolo 3, paragrafo 4	Articolo 2, comma 3	
Articolo 3, paragrafo 5	—	rimodulato
Articolo 3, paragrafo 6	Articolo 2, comma 6	
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 4, comma 1	
—	Articolo 4 (commi da 2 a 5)	rimodulati
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 4, comma 1	
Articolo 5	—	nuovo

one of

ALLEGATO 2

Articolo 6	—	nuovo
Articolo 7	—	nuovo
Articolo 8	—	nuovo
Articolo 9	—	nuovo
Articolo 10	—	nuovo
Articolo 11	—	nuovo
Articolo 12	—	nuovo
Articolo 13	—	nuovo
Allegato I	Allegato 1	rimodulato
Allegato II	—	nuovo
Allegato III	—	nuovo
Allegato IV	—	nuovo

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Div. 4 - Rapporti internazionali e comunitari

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte
di giustizia UE
ROMA
Info.politicheeuropee@pec.governo.it

e, p.c. All'Ufficio Legislativo
SEDE
ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

Al Capo del Dipartimento per le
infrastrutture, i sistemi informativi e
statistici
SEDE
dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it

All. n.° 2

OGGETTO: Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE).

Con riferimento alla richiesta di codesto Dipartimento del 14 giugno 2017, rimessa allo scrivente dall'Ufficio legislativo con nota n. 24110 del 15 giugno 2017, si trasmette in allegato la relazione, ai sensi della legge n. 234/2012, sulla proposta di direttiva in oggetto, unitamente alla tabella di corrispondenza tra le disposizioni del progetto di atto dell'Unione Europea e le norme nazionali vigenti.

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Ornella Segnalini)