

Bruxelles, 30 maggio 2018
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2017/0128 (COD)

8856/1/18
REV 1

TRANS 189
CODEC 748

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 8856/18 TRANS 189 CODEC 748 ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
n. doc. Comm.:	ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
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) – Orientamento generale

1. INTRODUZIONE

1. Il 1° giugno 2017, la Commissione ha trasmesso la proposta del Parlamento europeo e del Consiglio in oggetto, che rientra nel "primo pacchetto sulla mobilità".

- Il principale obiettivo della proposta è quello di facilitare sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi stradali che sarebbero ampiamente interoperabili nell'Unione;
- la Commissione ritiene che la direttiva in vigore non abbia pienamente raggiunto tutti i suoi obiettivi e meriti di essere riveduta;

- la Commissione individua, fra le principali fonti di problemi nella situazione legislativa attuale, gli ostacoli amministrativi, comprese le specificità tecniche locali, l'ampia copertura geografica obbligatoria e i servizi satellitari obbligatori per i veicoli leggeri;
 - inoltre, la Commissione propone di istituire un sistema di scambio di informazioni tra gli Stati membri per identificare i conducenti che non pagano i pedaggi stradali;
 - la proposta è stata presentata ricorrendo alla tecnica della rifusione.
2. Il 30 giugno 2017 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha designato Massimiliano Salini (PPE, IT) quale relatore. La commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni (LIBE) ha adottato il suo parere il 28 marzo 2018. La commissione giuridica (JURI) fornirà un parere sul ricorso alla tecnica della rifusione.
 3. Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni hanno adottato il proprio parere sulla proposta, rispettivamente, il 18 ottobre 2017 e il 1° febbraio 2018.
 4. La seconda camera dei Paesi Bassi, il Senato della Repubblica italiana, il Senato rumeno, il Senato ceco e l'Assemblea nazionale francese hanno adottato pareri sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

2. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

5. Il 1° giugno 2017 il Gruppo "Trasporti terrestri" ha iniziato a esaminare la proposta contestualmente alla presentazione generale effettuata dalla Commissione. La valutazione d'impatto è stata analizzata il 21 giugno 2017.

6. Durante la presidenza bulgara, il Gruppo ha esaminato la proposta nelle riunioni dell'8 gennaio, del 26 febbraio, del 15 e del 20 marzo, del 23 aprile e dell'8 maggio 2018. Una delle principali sfide del fascicolo era inglobare nella direttiva gli elementi ritenuti essenziali nella decisione 2009/750/CE¹ della Commissione e, in particolare, le modifiche necessarie a detti elementi. Il comitato telepedaggio² ha intrapreso i preparativi tecnici relativi a dette modifiche necessarie. La presidenza ha elaborato un compromesso tra le disposizioni contenute nella direttiva e la definizione dei dettagli affidata alla Commissione.
7. Il secondo tema principale al quale ha lavorato il Gruppo è stato l'estensione della direttiva sul telepedaggio stradale per prevedere lo scambio di informazioni sui conducenti che non pagano il pedaggio stradale. Da un lato, il sistema deve essere coerente con i principi e le disposizioni relative alla protezione dei dati personali. Dall'altro, in alcuni Stati membri la legislazione nazionale non consente di perseguire un trasgressore senza la fase intermedia della notifica. Il Gruppo ha trovato un compromesso che concilia entrambi gli aspetti in modo ampiamente soddisfacente.

3. QUESTIONI IN SOSPESO

8. Il Gruppo ha affrontato in ampia misura questioni d'ordine tecnico. Alcune scelte politiche di base, in particolare sulla retribuzione, non sono condivise pienamente da tutti gli Stati membri. Tuttavia, la presidenza ritiene che l'attuale testo di compromesso rappresenti una soluzione equilibrata, oltre che coerente, delle questioni in sospeso.

4. CONCLUSIONE

9. Il 25 maggio 2018 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha approvato, con lievi modifiche, il testo di compromesso figurante nell'allegato della presente relazione e ha deciso di presentarlo per un orientamento generale al Consiglio TTE (Trasporti) del 7 giugno 2018.

¹ Decisione della Commissione del 6 ottobre 2009 sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici, GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

² Istituito a norma della direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità.

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

2017/0128 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il ~~trattato che istituisce la Comunità europea~~ ~~☒~~ trattato sul funzionamento dell'Unione europea ~~☒~~, in particolare l'articolo ~~74~~ ~~☒~~ 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 ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

↓ nuovo

→ Consiglio

(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.

→ (1 bis) È necessario rendere interoperabili i sistemi di telepedaggio per ridurre i costi e gli oneri connessi al pagamento dei pedaggi nell'Unione.

(1 bis bis) 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 (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 (sistemi basati sul tempo, vignette).

(1 bis ter) L'applicazione transfrontaliera dell'obbligo di pagare i pedaggi stradali 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. Le disposizioni relative allo scambio transfrontaliero di informazioni sui casi di mancato pagamento dei pedaggi stradali dovrebbero pertanto applicarsi a tutti questi sistemi.

(1 bis quater) Le spese 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.

(1 ter) L'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio richiede un livello di armonizzazione della tecnologia usata e delle interfacce tra i componenti di interoperabilità.

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).

(1 quater) 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.

(1 quinquies) 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.

(1 sexies) Si dovrebbe tener conto delle caratteristiche specifiche dei sistemi di telepedaggio attualmente applicati ai veicoli leggeri. Dal momento che nessun sistema di telepedaggio utilizza attualmente il posizionamento satellitare né le comunicazioni mobili, dovrebbe essere consentito ai fornitori del S.E.T., per un periodo di tempo limitato, di dotare i veicoli leggeri di un'apparecchiatura di bordo compatibile soltanto con la tecnologia a 5,8 GHz. Questa deroga non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di applicare pedaggi satellitari per i veicoli leggeri.

(1 septies) I sistemi di pedaggio basati sul riconoscimento automatico delle targhe (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 con apparecchiatura di bordo sono più efficaci per settori sottoposti a telepedaggio di grandi dimensioni mentre i sistemi 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. L'ANPR può essere utile in combinazione con altre tecnologie.

(1 octies) In considerazione dell'evoluzione tecnica delle soluzioni basate sull'ANPR, gli organismi di normalizzazione dovrebbero essere incoraggiati a definire le necessarie norme tecniche.

(1 nonies) I diritti e gli obblighi specifici dei fornitori del S.E.T. dovrebbero applicarsi alle imprese che dimostrino di soddisfare determinate prescrizioni e ottengano la registrazione in quanto fornitori del S.E.T. nello Stato membro di stabilimento.

(1 decies) 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.

(1 undecies) Riveste particolare importanza salvaguardare 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.

(1 duodecies) Dovrebbe essere richiesto ai fornitori del S.E.T. di cooperare pienamente con gli esattori di pedaggi nelle loro attività di controllo, così da aumentare l'efficacia generale dei sistemi di telepedaggio.

(1 terdecies) 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.

(1 quaterdecies) Dovrebbe essere espressamente richiesto agli esattori di pedaggi di concedere l'accesso al settore del S.E.T. di loro competenza ai fornitori del S.E.T. in maniera non discriminatoria.

(1 quindecies) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio ai settori del S.E.T. per tutti i fornitori del S.E.T., dovrebbe essere richiesto agli esattori di pedaggi di pubblicare tutte le informazioni necessarie sui diritti di accesso in una dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.

(1 sexdecies) 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 accessibili alle stesse condizioni ai clienti dei fornitori del S.E.T.

(1 septdecies) I fornitori del S.E.T. dovrebbero avere diritto a una retribuzione equa, calcolata sulla base di una metodologia trasparente e non discriminatoria.

(1 octodecies) Dovrebbe essere richiesto ai fornitori del S.E.T. di 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 siano muniti di apparecchiature di bordo dichiarate non valide all'esattore di pedaggi.

(1 novodecies) 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 o svolga altre attività non direttamente legate al telepedaggio, di tenere documenti contabili che consentano di distinguere chiaramente i costi e i ricavi connessi alla prestazione del servizio 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 dovrebbero poter essere trasferiti fondi tra queste diverse attività.

(1 vicies) Gli utenti dovrebbero potersi abbonare al S.E.T. tramite qualsiasi fornitore del S.E.T., a prescindere dalla nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo.

(1 unvicies) 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.

(1 duovicies) Gli organismi di conciliazione dovrebbero essere incaricati di verificare che le condizioni contrattuali imposte ai fornitori del S.E.T. non siano discriminatorie. In particolare, dovrebbero essere incaricati di verificare che la retribuzione offerta dall'esattore di pedaggi ai fornitori del S.E.T. sia conforme ai principi della presente direttiva.

(1 tervicies) I dati sul traffico degli utenti del S.E.T. costituiscono una risorsa essenziale per il miglioramento delle politiche dei trasporti degli Stati membri. Questi dovrebbero pertanto avere la possibilità di richiedere tali dati ai 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 personali.

(1 quatervicies) È necessario definire un quadro per le procedure di accreditamento dei fornitori del S.E.T. a un settore sottoposto a pedaggio che assicuri un accesso equo al mercato garantendo nel contempo il livello adeguato di servizio.

(1 quinquies) È opportuno basare le procedure di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T. sull'uso dei moduli oggetto della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹. Per favorire lo sviluppo industriale è opportuno elaborare, per quanto possibile, procedure basate su un sistema di garanzia di qualità. Tali procedure dovrebbero consentire agli organismi notificati di valutare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T. per assicurare che, nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio e durante il funzionamento, il risultato sia in linea con i regolamenti e le disposizioni tecniche e operative vigenti. Gli organismi notificati dovrebbero coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.

(1 sexquies) 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.

(1 sexquies bis) 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, a meno che non sia essenziale per il collaudo del sistema pilota di pedaggio. La Commissione dovrebbe poter rifiutare l'autorizzazione se tali prove possono compromettere il corretto funzionamento del normale sistema di telepedaggio stradale. ©

¹ Decisione n.768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

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

~~Con la risoluzione del 17 giugno 1997 sulle applicazioni telematiche nel settore dei trasporti stradali, in particolare la riscossione elettronica dei pedaggi¹, il Consiglio ha chiesto agli Stati membri e alla Commissione di elaborare una strategia per garantire la convergenza dei sistemi di riscossione elettronica dei pedaggi onde raggiungere un grado adeguato di interoperabilità a livello europeo. La comunicazione della Commissione in materia di sistemi interoperabili di riscossione elettronica dei pedaggi in Europa è stata la prima fase di questa strategia.~~

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

~~La maggior parte degli Stati membri che hanno installato sistemi di pedaggio elettronico per il finanziamento delle infrastrutture stradali o di riscossione dei diritti di uso della rete stradale (in seguito denominati «sistemi di telepedaggio») usano la tecnologia a microonde a corto raggio, su frequenze intorno a 5,8 GHz, ma tutti questi sistemi non sono oggi completamente compatibili. Gli sforzi intrapresi dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN) sulla tecnologia a microonde hanno portato, dopo l'approvazione di prenorme tecniche nel 1997, a preparare, nel gennaio 2003, norme tecniche che favoriscono la compatibilità dei sistemi di telepedaggio a microonde a 5,8 GHz.~~

~~Queste prenorme non contemplano tuttavia tutti i sistemi di comunicazioni dedicati a corto raggio (Dedicated Short Range Communications — DSRC) a 5,8 GHz in funzione nella Comunità e comportano due varianti non completamente compatibili. Esse si basano sul modello «Interconnessione dei sistemi aperti» definito dall'Organizzazione internazionale di normalizzazione per la comunicazione tra i sistemi informatici.~~

¹ ~~GU C 194 del 25.6.1997, pag. 5.~~

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

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

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

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

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

⇒ [...] ⇐

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

⇒ [...] ⇐

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

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

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

In particolare, le nuove tecnologie di localizzazione satellitari (GNSS) e di comunicazioni mobili (GSM/GPRS) applicate al telepedaggio possono permettere, grazie alla loro elevata flessibilità e alle loro molteplici applicazioni, di rispondere alle esigenze delle nuove politiche tariffarie previste a livello comunitario e degli Stati membri. Esse permettono infatti di contabilizzare i chilometri percorsi per categoria di strada, senza richiedere investimenti costosi per le infrastrutture. Queste tecnologie aprono anche la porta a nuovi servizi supplementari di informazione e sicurezza per i viaggiatori, come l'allarme automatico lanciato in caso di incidente che indicherà la posizione del veicolo, l'informazione in tempo reale sulle condizioni di circolazione, il livello del traffico o la durata del percorso.

Nel campo della localizzazione satellitare, il progetto Galileo lanciato dalla Comunità nel 2002, è concepito per fornire, a partire dal 2008, servizi d'informazione di qualità superiore a quella degli attuali servizi di navigazione satellitare e di livello ottimale per i servizi telematici stradali. Il sistema precursore del servizio complementare geostazionario europeo di navigazione sarà già operativo nel 2004 con prestazioni simili. Questi sistemi innovativi potrebbero però presentare problemi per l'affidabilità dei controlli e la prevenzione delle frodi. In considerazione dei numerosi vantaggi summenzionati, sarebbe tuttavia opportuno raccomandare in linea generale l'applicazione delle tecnologie di localizzazione satellitari e di comunicazioni mobili al momento dell'introduzione di nuovi sistemi di telepedaggio.

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

↻ [...] ↻

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

↻ [...] ↻

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

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

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

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

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

⇒ [...] ⇐

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

⇒ [...] ⇐

↓ nuovo
⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇐

⇒ [...] ⇐

(10) ⇒ [...] ⇐ ⇒ 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 5,8 GHz dagli impatti negativi di altre tecnologie. ⇐

➡ (10 bis) Fatti salvi gli aiuti di Stato e il diritto della concorrenza, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a sviluppare meccanismi che promuovano la riscossione e la fatturazione dei pedaggi con mezzi elettronici. ◀

➡ [...] ◀

➡ [...] ◀ (13) I problemi connessi all'identificazione dei trasgressori non residenti ostacolano l'ulteriore diffusione dei sistemi di telepedaggio e una più ampia applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" sulle strade dell'Unione ➡; è pertanto necessario trovare un modo per identificare tali persone e trattare i loro dati personali. ◀

(14) Per ragioni di coerenza e uso efficiente delle risorse, il sistema per lo scambio di informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio ➡ e 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.

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).

➡ (14 bis) 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 legislazioni 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. Ⓞ

➡ [...] Ⓞ

(16) Dovrebbe essere richiesto agli Stati membri di fornire alla Commissione le informazioni e i dati necessari per valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema per lo scambio di informazioni sui trasgressori del pagamento del pedaggio. Dovrebbe essere richiesto alla Commissione di valutare le informazioni e i dati ottenuti nonché di proporre, ove necessario, modifiche della normativa ➡ . La Commissione dovrebbe inoltre valutare l'incidenza di tali modifiche sul mercato di fornitura del S.E.T., compresi i settori del S.E.T. di piccole dimensioni e remoti, nonché proporre ulteriori misure, ove necessario. Ⓞ











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

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

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

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

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

(17) L'  [...]   applicazione 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 e la raccolta di informazioni sull'utente al fine di assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali  comport  ano   [...]  il trattamento di dati personali, che deve essere effettuato nel rispetto delle norme ~~europée~~  dell'Unione , figuranti tra l'altro ~~nelle direttive 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹, nel regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio², nella direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio³ e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche⁴. Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è esplicitamente riconosciuto dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.~~

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

² 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).

³ 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).

⁴ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~Le misure necessarie per attuare la presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹;~~

¹ ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

↓ nuovo

→ Consiglio

(19) Al fine di [...] agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni [...] sui veicoli e sui proprietari o sugli 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 riguardo all'adeguamento [...] dell'allegato II alle modifiche della normativa dell'Unione . 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.

(19 bis) 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 tra 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. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio².

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

² 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).



- (21) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi al termine di recepimento nel diritto interno della direttiva di cui all'allegato V, parte B.
- (22) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹,

¹ 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).

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

(adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

⇒ CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI ◂

Articolo 1

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

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

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

2. ⇒ [...] ⇐ ⇒ Gli articoli da 3 a 4 septdecies ⇐ non si ⇒ [...] ⇐ ⇒ applicano ⇐:

a) a sistemi di pedaggio stradale ⇒ [...] ⇐ ⇒ che non sono telepedaggi ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ ai sensi dell'articolo 2, lettera d ter) ⇐ ;

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

eb) a sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento ⇒ [...] ⇐ ⇒ alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 4 septdecies ⇐ sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici ⇒ [...] ⇐ ;

⇒ [...] ⇐

⇒ 2 bis. La presente direttiva non si applica ⇐ alle spese di parcheggio. ⇐

3. ~~Per raggiungere l'obiettivo di cui al paragrafo 1, è creato un servizio europeo~~
⊗ 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 ⊗. ~~Questo servizio deve garantire l'interoperabilità in tutta la Comunità per l'utente dei sistemi di telepedaggio già applicati negli Stati membri e di quelli che saranno introdotti in futuro nell'ambito di applicazione della presente direttiva.~~

➡ 4. Se la normativa nazionale impone la notifica all'utente dell'obbligo di pagare 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 qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) non esistono 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 costituisce una fase obbligatoria della procedura di pagamento del pedaggio stradale secondo la normativa nazionale.

5. Lo Stato membro che abbia scelto di applicare il paragrafo 4 adotta le misure necessarie per garantire che eventuali procedimenti di follow-up relativi all'obbligo di pagare il pedaggio stradale siano condotti esclusivamente da autorità pubbliche. I riferimenti al mancato pagamento di un pedaggio stradale di cui alla presente direttiva comprendono i casi rientranti nel paragrafo 4 qualora lo Stato membro in cui si verifica il mancato pagamento applichi detto paragrafo. ◐

↓ nuovo

➡ Consiglio

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) ➡ [...] Ⓞ ➡ "servizio di pedaggio": il servizio che consente agli utenti che hanno sottoscritto un contratto e che dispongono, se necessario, di un'apparecchiatura di bordo di utilizzare un veicolo in uno o più settori del S.E.T. Esso include, in particolare:

- se necessario, fornire agli utenti apparecchiature di bordo personalizzate e provvedere al mantenimento della loro funzionalità;

- garantire che all'esattore di pedaggi sia corrisposto il pedaggio dovuto dall'utente;

- fornire all'utente i mezzi di pagamento o accettarne uno esistente;

- riscuotere il pedaggio dall'utente;

- gestire i rapporti di clientela con l'utente;

- attuare e rispettare le politiche in materia di sicurezza e riservatezza applicabili ai sistemi di pedaggio. Ⓞ

a bis) "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; ☹

b) "esattore di pedaggi": un soggetto pubblico o privato che riscuote pedaggi ☹ [...] ☹ per la circolazione di veicoli in ☹ [...] ☹ ☹ un settore del S.E.T. ☹ ;

☹ b bis) "futuro esattore di pedaggi": un soggetto pubblico o privato designato per diventare l'esattore di pedaggi di un futuro settore del S.E.T.; ☹

c) "fornitore del S.E.T.": un soggetto che concede l'accesso al S.E.T. a un utente del S.E.T. ☹ [...] ☹ ed è registrato nello Stato membro in cui è stabilito;

d) "utente del S.E.T.": una persona fisica o giuridica che ha sottoscritto un contratto con un fornitore del S.E.T. per avere accesso al S.E.T.;

☹ b bis) "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.;

d ter) "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; ☹

e) " ☹ [...] ☹ ☹ settore del S.E.T. ☹ ": una strada, una rete stradale o strutture come ponti, tunnel o traghetti, per le quali ☹ [...] ☹ ☹ sono riscossi pedaggi utilizzando un sistema di telepedaggio stradale ☹ ;

f) "apparecchiatura di bordo": l'insieme completo dei componenti hardware e software [...] fornito nel quadro del servizio di pedaggio che è installato o trasportato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, trattare e ricevere/trasmettere dati a distanza. L'apparecchiatura di bordo può essere costituita da un unico dispositivo o da un sistema integrato;

f bis) "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;

f ter) "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;

f quater) "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;

f quinquies) "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;

f sexies) "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;

f septies) "parametri di classificazione dei veicoli": informazioni relative ai veicoli secondo le quali si calcolano i pedaggi sulla base dei dati contestuali di pedaggio;

f nonies) "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;

f) decies) "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 le apparecchiature di bordo o condurre nuove prove sulle stesse o adattare le interfacce del loro back-office, e che richiede un riaccredimento;

f) undecies) "accredimento": 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.; ☹

g) ☺ "pedaggio" e ☹ "pedaggio stradale": il pedaggio che deve essere pagato dall'utente della strada per circolare su una determinata strada o rete stradale o su strutture come ponti, tunnel o traghetti;

h) "mancato pagamento di un pedaggio stradale": ☺ [...] ☹ ☺ "l'infrazione consistente" ☹ nella non corresponsione del pagamento di un pedaggio stradale da parte di un utente della strada in uno Stato membro ☺ [...] ☹ ☺ definita dalle prescrizioni applicabili in tale ☹ Stato membro;

i) "Stato membro di immatricolazione": lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo ☺ [...] ☹ ☺ soggetto al ☹ pagamento ☺ [...] ☹ ☺ del ☹ pedaggio stradale;

j) "punto di contatto nazionale": un'autorità competente ☺ di uno Stato membro ☹ designata per lo scambio ☺ transfrontaliero ☹ dei dati di immatricolazione dei veicoli;

k) "ricerca automatizzata": una procedura di accesso online per la consultazione delle banche dati di uno, più di uno o tutti gli Stati membri ☺ [...] ☹ ;

l) "veicolo": ☞ [...] ☞ un ☞ veicolo ☞ [...] ☞ a ☞ motore ☞ [...] ☞ o un insieme di autoarticolati adibito o usato per il ☞ trasporto su strada di ☞ [...] ☞ passeggeri ☞ o di merci;

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

n) "veicolo pesante": un veicolo ☞ [...] ☞ avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate ☞ [...] ☞ ;

o) "veicolo leggero": ☞ un veicolo avente un peso massimo ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate ☞ ☞ [...] ☞.

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

Articolo ~~2~~ 3

Soluzioni tecnologiche

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

~~⇒ a) posizionamento satellitare~~;

~~b) comunicazioni mobili~~;

~~c) tecnologia 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. ~~☐~~

~~a) localizzazione satellitare~~;

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

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

⇒ 1 bis. La Commissione chiede 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 di ANPR, nonché di aggiornarle ove necessario. La Commissione chiede agli organismi di normalizzazione di garantire la compatibilità continua dei componenti di interoperabilità. ⌂

↓ nuovo

⇒ Consiglio

2. L'apparecchiatura di bordo che utilizza tecnologie di posizionamento satellitare ⇒ ed è immessa sul mercato dopo il [GU, inserire data: 30 mesi dopo l'entrata in vigore] ⌂ è compatibile con i servizi di posizionamento forniti ⇒ [...] ⌂ ⇒ dal sistema ⌂ Galileo ⇒ [...] ⌂.

⇒ [...] ⌂

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).

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







~~2. È messo in funzione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 il servizio europeo di telepedaggio. Gli operatori devono mettere a disposizione dell'utenza interessata un'apparecchiatura da installare a bordo dei veicoli, idonea per essere utilizzata con tutti i sistemi di telepedaggio in servizio negli Stati membri, che utilizzi le tecnologie di cui al paragrafo 1 e sia atta all'uso sui veicoli di tutti i tipi secondo il calendario di cui all'articolo 3, paragrafo 4. Detta apparecchiatura dovrà essere interoperabile e in grado di comunicare almeno con tutti i sistemi in funzione negli Stati membri utilizzando una o più delle tecnologie elencate nel paragrafo 1. Le relative modalità sono stabilite dal comitato di cui all'articolo 5, paragrafo 1, comprese le disposizioni sulla disponibilità dell'apparecchiatura da installare a bordo dei veicoli per soddisfare la richiesta degli utenti interessati.~~

↓ nuovo

↻ Consiglio

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

5.  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 .

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

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

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

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

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

~~☞ [...] ☞~~

~~Articolo 3~~

~~Creazione di un servizio europeo di telepedaggio~~

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

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

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

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

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

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

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

↻ Consiglio

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

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

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

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

⇒ [...] ⇐

☞ 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 richiedono la registrazione e sono in grado di dimostrare il soddisfacimento dei seguenti requisiti:

- a) essere in possesso della certificazione EN ISO 9001 o di una certificazione equivalente;
- b) dimostrare il possesso di apparecchiature tecniche e della dichiarazione CE o del certificato che attesta la conformità dei componenti di interoperabilità alle specifiche;
- c) provare la 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;
- f) godere dei requisiti di onorabilità.

Articolo 4 bis

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. 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 al disposto dell'articolo 4 ter, 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 fosse in grado di mantenere la copertura di un settore del S.E.T. perché l'esattore di pedaggi non si conforma al disposto dell'articolo 4 ter, paragrafo 2, o dell'articolo 4 undecies, paragrafo 3, 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 relative alla loro copertura dei settori del S.E.T. e a qualsiasi modifica a tale copertura.

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 pertinenti requisiti tecnici stabiliti nella presente direttiva e negli atti di cui all'articolo 4 decies, paragrafo 4, e all'articolo 4 undecies, paragrafo 7, nonché nella direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e nella direttiva 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.
7. 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.
8. 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.
10. 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 hanno bisogno 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.

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).

12. 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 affinché, in caso di presunto mancato pagamento di un pedaggio stradale da parte di un utente della strada, 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 a nessun 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 8, paragrafo 2 bis.

13. 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 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, nella misura in cui l'esattore di pedaggi necessita 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 a nessun 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.

14. 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 2016/680.

17. Entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione ai fini dell'ulteriore definizione degli obblighi dei fornitori del S.E.T. riguardanti:

- le modalità della pubblicazione di cui al paragrafo 3;
- il controllo delle prestazioni del loro livello di servizio e della collaborazione con gli esattori di pedaggi nell'ambito degli audit di verifica;
- la collaborazione con gli esattori di pedaggi nell'ambito dell'esecuzione delle prove dei sistemi di questi ultimi;
- il servizio e l'assistenza tecnica rivolti agli utenti del S.E.T. e la personalizzazione dell'apparecchiatura di bordo;
- le fatture rilasciate agli utenti del S.E.T.;
- le informazioni di cui al paragrafo 10 che i fornitori del S.E.T. devono fornire agli esattori di pedaggi;
- 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 d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

Articolo 4 ter

Diritti ed 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 4 sexdecies, paragrafo 1, lettera a).

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 all'atto di cui al paragrafo 11.

Quando viene creato un nuovo sistema di telepedaggio nel territorio di uno Stato membro, quest'ultimo adotta le misure necessarie affinché il futuro esattore di pedaggi 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 4 undecies, paragrafo 3.

Qualora un sistema di telepedaggio nel territorio di uno Stato membro sia modificato sostanzialmente, tale Stato membro adotta le misure necessarie affinché l'esattore di pedaggi responsabile del sistema pubblichi la dichiarazione riveduta 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, se necessario 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 4 undecies, paragrafo 3.

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.

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 settore sottoposto a pedaggio interessato.

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. Gli Stati membri possono autorizzare l'esattore di pedaggi ad esigere che il fornitore del S.E.T. rilasci la fattura all'utente in nome e per conto dell'esattore di pedaggi.

6. Il pedaggio applicato dagli esattori di pedaggi agli utenti del S.E.T. non deve superare 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.

7. 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 nell'atto di cui all'articolo 4 undecies, paragrafo 8, e che non figuri nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 7.

10. 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 sottoposti a pedaggio di loro competenza.

11. Entro il [6 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., ivi inclusi:

- i requisiti nei confronti dei fornitori del S.E.T.;

- le condizioni procedurali, comprese le condizioni commerciali;

- la procedura di accreditamento dei fornitori del S.E.T.; e

- i dati contestuali di pedaggio.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

12. Entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione ai fini dell'ulteriore definizione degli obblighi degli esattori di pedaggi riguardanti:

- l'accettazione di fornitori del S.E.T. nei settori del S.E.T. sotto la loro responsabilità;
- i provvedimenti da adottare in caso di disfunzione del S.E.T. imputabile all'esattore di pedaggi.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

Articolo 4 quater

Retribuzione

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che i fornitori del S.E.T. abbiano diritto a una retribuzione da parte dell'esattore di pedaggi.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che la metodologia per la definizione della retribuzione dei fornitori del S.E.T. sia trasparente e uguale 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 retribuzione dei fornitori del S.E.T. ricalchi la struttura della retribuzione per servizi analoghi prestati dal fornitore di servizi principale. L'importo della retribuzione dei fornitori del S.E.T. può differire dalla retribuzione del fornitore di servizi principale nella misura in cui ciò sia giustificato:

- a) dal costo di specifici requisiti e obblighi del fornitore di servizi principale e non dei fornitori del S.E.T.;
- b) dalla necessità di detrarre dalla retribuzione 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 4 quinquies

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 4 bis, paragrafo 7, 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 viene aggiornato devono essere 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 dichiarazioni di pedaggio motivate ai fornitori del S.E.T. per i pedaggi dovuti dai rispettivi utenti del S.E.T.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione entro il [6 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 di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

Articolo 4 sexies

Contabilità

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che i soggetti giuridici che forniscono servizi di pedaggio tengano documenti contabili che consentano di distinguere chiaramente i costi e i ricavi connessi alla prestazione del servizio 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 le misure necessarie per assicurare che non possano essere trasferiti fondi tra le attività svolte in qualità di fornitore di servizi di pedaggio e altre attività.

Articolo 4 septies

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 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 a norma del regolamento 2016/679/UE circa il trattamento dei loro dati personali e dei diritti che derivano dalla legislazione applicabile sulla protezione dei dati personali.

6. 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.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire ulteriormente gli obblighi degli utenti del S.E.T. riguardanti:
 - la comunicazione di dati al fornitore del S.E.T.;

 - l'uso e la manipolazione dell'apparecchiatura di bordo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

CAPO III

ORGANISMO DI CONCILIAZIONE

Articolo 4 octies

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 il S.E.T. sia retribuito in linea con i principi di cui all'articolo 4 quater.
3. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 adottano le misure necessarie per assicurare che i loro organismi di conciliazione siano indipendenti, nella loro organizzazione e struttura giuridica, dagli interessi commerciali degli esattori di pedaggi e dei fornitori di servizi di pedaggio.

Articolo 4 octies bis

Procedura di mediazione

1. Ciascuno Stato membro di cui all'articolo 4 octies, paragrafo 1, 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 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 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 abilitano l'organismo di conciliazione a 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 di cui all'articolo 4 octies, paragrafo 1, e la Commissione adottano le misure necessarie per incoraggiare 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 4 nonies

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, in particolare affinché:

- a) una volta memorizzati e/o dichiarati i parametri di classificazione di un veicolo, compresi quelli variabili, non sia richiesto alcun altro intervento umano all'interno del veicolo durante un tragitto salvo in caso di modifiche alle caratteristiche del veicolo;**
- b) l'interazione tra l'utente e un elemento specifico dell'apparecchiatura di bordo resti identica a prescindere dal settore del SET interessato.**

Articolo 4 decies

Elementi aggiuntivi riguardanti il S.E.T.

2 bis. 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 4 ter, 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.

3. 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 personali. Tali dati possono essere utilizzati dagli Stati membri unicamente per le politiche in materia di circolazione stradale e il miglioramento della gestione del traffico e non devono essere usati per identificare i clienti.

4. La Commissione adotta entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] atti di esecuzione concernenti 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 in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

Articolo 4 undecies

Componenti di interoperabilità

3. Quando viene creato un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio di uno Stato membro, tale Stato membro adotta le misure necessarie affinché il futuro esattore di pedaggi 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, 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 è tenuto a rispettare la sua parte di tale programmazione.

4. 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 ad 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 mandatarî di coprire i costi dei rispettivi test.

6. Gli Stati membri non vietano né limitano o impediscono l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità da usare nell'ambito del S.E.T. recanti la marcatura CE o della dichiarazione di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'uso. In particolare, essi non esigono verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla conformità alle specifiche e/o all'idoneità all'uso.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione, entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire le prescrizioni essenziali per i componenti di interoperabilità, anche 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 e la compatibilità con altri componenti di interoperabilità nel quadro dei processi di riscossione di telepedaggi e del S.E.T. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

8. La Commissione adotta atti di esecuzione, entro il [6 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 della dichiarazione CE.

CAPO V

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 4 duodecies

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 essenziali, 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 deriva da:
 - a) un'errata applicazione delle specifiche tecniche;
 - 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:

 - a) la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri.
 - b) 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 recanti la 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 e/o di idoneità all'uso, alle condizioni stabilite dallo Stato membro e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

Articolo 4 terdecies

Trasparenza delle valutazioni della conformità

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 4 duodecies 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 4 terdieces bis

Ufficio di contatto unico

Ciascuno Stato membro con almeno 2 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. 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, un organismo pubblico o privato.

Articolo 4 quaterdecies

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 4 undecies, 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 all'atto previsto dal 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. Gli Stati membri revocano l'autorizzazione a un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui all'atto previsto dal paragrafo 5 e ne informano senza indugio 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 all'atto previsto dal paragrafo 5, viene interpellato il comitato telepedaggio, che rende noto il suo parere entro tre mesi. In base al parere del 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 di esecuzione entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al fine di definire i criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

Articolo 4 quindicies

Gruppo di coordinamento

Un gruppo di coordinamento degli organismi notificati ai sensi dell'articolo quaterdecies, paragrafo 1 ("gruppo di coordinamento") viene istituito come gruppo di lavoro del comitato telepedaggio, in base al regolamento interno di detto comitato.

Articolo 4 sexdecies

Registri

1. Ai fini dell'attuazione della presente direttiva, ciascuno Stato membro tiene un registro elettronico 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 SET che hanno contratti di S.E.T. con gli esattori di pedaggi attivi nell'area di loro competenza.;
- b) i fornitori del S.E.T. cui è stata concessa la registrazione ai sensi dell'articolo 4.

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].

6. La Commissione adotta atti di esecuzione entro il [6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] per definire le modalità di aggiornamento, verifica e messa a disposizione della Commissione e degli altri Stati membri del contenuto dei registri elettronici nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

CAPO VII

SISTEMI PILOTA

Articolo 4 septdecies

Sistemi pilota di pedaggio

1. Per consentire l'evoluzione tecnica del S.E.T., gli Stati membri possono introdurre temporaneamente, in parti limitate dei settori del S.E.T di loro competenza e parallelamente al sistema conforme al S.E.T., sistemi pilota di pedaggio che integrano nuove tecnologie o nuovi concetti non conformi a una o più disposizioni della presente direttiva.
3. Ai fornitori del S.E.T. non è richiesto di partecipare ai sistemi pilota di pedaggio, a meno che non sia essenziale per il collaudo del sistema pilota di pedaggio.
4. 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 6 mesi dalla ricezione della domanda. La Commissione può rifiutare l'autorizzazione se il sistema pilota rischia di compromettere il corretto funzionamento del regolare sistema di telepedaggio stradale o del S.E.T. Il periodo iniziale dell'autorizzazione non deve superare i tre anni.

↓ nuovo
⇒ Consiglio

Articolo 5

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 i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate su:

- a) i dati relativi ai veicoli; e
- b) i dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli.

I dati di cui alle lettere a) e b) che sono necessari per effettuare una ricerca automatizzata sono conformi all'allegato II.

2. Ai fini dello scambio dei dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. ➡ 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.

3. Nell'effettuare una ricerca automatizzata in forma di richiesta, il punto di contatto nazionale dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale utilizza un numero completo di immatricolazione.

Tali ricerche automatizzate sono effettuate in conformità alle procedure di cui all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI del Consiglio¹ e ai requisiti dell'allegato II della presente direttiva.

Lo Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale utilizza i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio.

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 tal [...] e [...] software, in conformità all'allegato II 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 6

Lettera d'informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale

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

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

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

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

Articolo 7

Relazioni degli Stati membri alla Commissione

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il [4 anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] e in seguito ogni [...] quattro 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 8

Protezione dei dati

1. Ai dati personali trattati a norma della presente direttiva si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 e le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono [...] le direttive 2002/58/CE e (UE) 2016/680.
2. Gli Stati membri [...] adottano le misure necessarie per assicurare che i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano, entro un termine adeguato, rettificati se inesatti o cancellati o ad accesso limitato, e affinché sia stabilito un termine per la conservazione dei dati in conformità al regolamento (UE) 2016/679 e alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva (UE) 2016/680.

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

- a) identificare presunti trasgressori tenuto conto dell'obbligo di pagamento dei pedaggi stradali nel quadro fissato dall'articolo 4 bis, paragrafo 12,
- b) assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali nel quadro fissato dall'articolo 4 bis, paragrafo 13, 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 5 e 6.

➔ Gli stati membri adottano inoltre le misure necessarie per assicurare che i soggetti interessati godano di diritti di informazione, accesso, rettifica, cancellazione e blocco, risarcimento e ricorso giurisdizionale identici a quelli previsti dal regolamento (UE) 2016/679 e dalle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva (UE) 2016/680.

➔ 2 bis. 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.

3. Ogni soggetto interessato ha il diritto di ottenere informazioni riguardo ai dati personali registrati nello Stato membro di immatricolazione che sono stati trasmessi allo Stato membro in cui si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, comprese la data della richiesta e l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale.

CAPO IX

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9

Relazione

1. Entro il [4] anni dopo l'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 delle disposizioni dell'articolo 4 bis, 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 [] 5 e [] 6 per la riduzione dei casi di mancato pagamento di pedaggi stradali nell'Unione.

2. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta destinata al Parlamento europeo e al Consiglio relativa a un'ulteriore revisione della presente direttiva, per quanto riguarda in particolare i seguenti elementi:

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 del pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione ➡ [...] ▶ .

Articolo 10

Atti delegati

➡ [...] ▶

➡ Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11, con cui aggiorna l'allegato II per tenere conto delle eventuali pertinenti modifiche delle decisioni del Consiglio 2008/615/GAI e 2008/616/GAI o qualora sia richiesto da altri atti pertinenti dell'Unione. ▶

Articolo 11

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo [...] di cinque anni a decorrere dal [data di 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 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

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

~~Articolo 5~~

Procedura di comitato

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

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

↻ Articolo 11 bis

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato 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 ☐

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

Articolo ~~6~~ 12

~~Attuazione~~ ☒ **Recepimento** ☒

1. ⇒ Entro il [30 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] ☒ gli Stati membri ⇒ [...] ☒
⇒ **adottano e pubblicano** ☒ le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ~~alla presente direttiva~~ ☒ agli articoli 1 e da 3 a 8 nonché agli allegati II e III ⇒ [...] ☒ ☒
~~anteriore al 20 novembre 2005~~. Essi ~~trasmettono~~ ☒ comunicano ☒ immediatamente alla Commissione il testo di ~~dette~~ ☒ tali ☒ disposizioni, ~~unitamente a una tabella di corrispondenza fra tali disposizioni e la presente direttiva~~.

⇒ Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [30 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva]. ☒

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

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

↓ nuovo

Articolo 13

Abrogazione

La direttiva 2004/52/CE è abrogata a decorrere dal [giorno successivo alla data di cui all'articolo 12, 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 VI.

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

Articolo ~~7~~ 14

Entrata in vigore

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

Articolo 8 15

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

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

⇒ [...] ⇐

↓ nuovo
⇒ Consiglio

ALLEGATO II

Dati necessari a effettuare la ricerca automatizzata di cui all'articolo ⇒ [...] ⇐ ⇒ 5 ⇐, 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 <input type="text" value="..."/> fatto verificatosi	M	
Ora di riferimento del <input type="text" value="..."/> fatto verificatosi	M	

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

² Codice armonizzato, cfr. la 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 5, 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
5 Categoria di emissione EURO	M	ad es. EURO 4, EURO 6

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

Elemento	M/O ³	Note
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(C.1 ⁴) 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.

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

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

³ M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.

⁴ Codice armonizzato, cfr. la direttiva 1999/37/CE.

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	
Persona giuridica	M	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	O	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società.
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	
Persona giuridica	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".

↓ nuovo

↻ Consiglio

ALLEGATO III

MODELLO PER LA LETTERA D'INFORMAZIONE

di cui all'articolo ↻ [...] ↻ 6 ↻

[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]

Pagina 2

In dataun 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.

➡ Il pedaggio stradale dovuto ammonta a EUR/valuta nazionale. Ⓞ

La scadenza per il pagamento è fissata al

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

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 seguente:

all'indirizzo seguente:

INFORMAZIONI

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.

(¹) Cancellare se non pertinente.

Se viene avviato un procedimento, si applica la procedura seguente:

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

[da compilare a cura dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale — indicare quale procedura sarà seguita, fornendo informazioni sulla possibilità di ricorso contro la decisione di avviare un procedimento e sulla relativa procedura. Le informazioni devono comprendere in ogni caso: il nome e l'indirizzo dell'autorità \rightarrow o del soggetto \leftarrow incaricati di avviare il procedimento; il termine per il pagamento; il nome e l'indirizzo dell'organismo al quale presentare ricorso; i termini per la presentazione del ricorso].

La presente lettera non comporta, in quanto tale, conseguenze giuridiche.

\downarrow Rettifica, GU L 200 del 7.6.2004,
pag. 50 (adattato)
 \rightarrow Consiglio

\rightarrow [...] \leftarrow

☐ Consiglio



☐ Consiglio

ALLEGATO V

Parte A

Direttiva abrogata ed elenco delle modifiche successive
(di cui all'articolo 13)

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

Termine di recepimento nel diritto interno
(di cui all'articolo 13)

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

ALLEGATO VI

Tavola di concordanza

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

Articolo 2, paragrafo 7	Articolo 3, paragrafo 6
Articolo 3, paragrafo 1	—
Articolo 3, paragrafo 2, prima frase	—
Articolo 3, paragrafo 2, seconda frase	—
Articolo 3, paragrafo 2, terza frase	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 3
Articolo 3, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 5	—
Articolo 4, paragrafo 6	—
Articolo 4, paragrafo 7	Articolo 4, paragrafo 5
Articolo 4, paragrafo 8	Articolo 4, paragrafo 6
Articolo 5	—
—	Articolo 5
—	Articolo 6
—	Articolo 7
—	Articolo 8
—	Articolo 9
—	Articolo 10
—	Articolo 11

Articolo 6	Articolo 12, paragrafo 1
—	Articolo 12, paragrafo 2
	Articolo 13
Articolo 7	Articolo 14
Articolo 8	Articolo 15
Allegato	☞ [...] ☛
—	Allegato II
—	Allegato III
—	Allegato IV
—	Allegato V
—	Allegato VI
