

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

La citata direttiva mira a realizzare una diffusione capillare dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi limitrofi e disporre di sistemi affidabili, di facile utilizzo, efficienti in termini di costi ed adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione, nonché alla futura evoluzione tecnologica, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) di accedere al mercato in maniera più semplice e non discriminatoria.

La direttiva (UE) 2019/520 deve essere recepita inderogabilmente entro il 19 ottobre 2021, data in cui simultaneamente in tutti i Paesi dell'Unione europea dovrà entrare in vigore e cesserà l'attuale disciplina recata dalla direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea (recepita in Italia con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005).

La direttiva oggetto di recepimento reca, integrandole, anche numerose disposizioni già contenute nella decisione della Commissione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009 sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici, tra cui quelle sui registri elettronici nazionali del Servizio Europeo di Telepedaggio (S.E.T.), quelle relative agli Organismi notificati e quelle concernenti l'Organismo di conciliazione.

Lo schema di provvedimento in esame tiene conto, inoltre, delle disposizioni, opportunamente raccordate, dei due regolamenti integrativi ed attuativi della direttiva (UE) 2019/520, vale a dire il regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione del 28 novembre 2019 relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati, ed il regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019 relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE.

Pertanto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 32, comma 1, lettera b), della legge 24 dicembre 2012, n. 232, con lo schema di decreto in esame si provvede al riassetto della disciplina vigente in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, costituita da atti di natura normativa ed amministrativa.

In particolare, dal 19 ottobre 2021, data di entrata in vigore del decreto legislativo, cesserà di avere efficacia il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, di attuazione della direttiva 2004/52/CE.

Non risulta necessario, invece, prevedere alcuna modifica in relazione alle disposizioni di cui all'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, recante "*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013*", con cui, in attuazione degli articoli 10 e 11 della decisione 2009/750/CE, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'Organismo di conciliazione, né del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 2017, n. 109, concernente il "*Regolamento recante attuazione dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, concernente l'Organismo di conciliazione del S.E.T.*", con il quale è definita, tra l'altro, la procedura di mediazione prevista dall'articolo 12 della direttiva 2019/520/UE.

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53 (legge di delegazione europea 2019-2020)", allegato A, n. 8.



Il presente schema di decreto, suddiviso in 9 Capi, si compone di 28 articoli e di 4 allegati.

Si illustra di seguito il contenuto delle relative disposizioni.

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1 Finalità e ambito di applicazione

La norma individua le finalità e l'ambito di applicazione dello schema di decreto. In particolare, lo schema di provvedimento è volto a garantire l'interoperabilità ai sensi della direttiva (UE) 2019/520 dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete stradale nazionale urbana e interurbana, comprensiva di autostrade, strade principali o secondarie e su altre strutture, come tunnel, ponti e traghetti, nonché ad agevolare lo scambio transfrontaliero dei dati di immatricolazione dei veicoli, con riferimento a veicoli e proprietari o intestatari di veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Si prevede, in particolare, che la disciplina relativa al S.E.T. (articoli da 3 a 20 dello schema di decreto) non è applicabile ai sistemi di pedaggio stradale che non sono telepedaggi ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera l), nonché ai sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento alle prescrizioni sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici; per tali casi, l'applicazione della disciplina riveste carattere facoltativo. Si prevede, inoltre, che la disciplina sul S.E.T. non si applica alle tariffe di parcheggio. È stabilito, infine, che il S.E.T. è complementare rispetto ai sistemi di telepedaggio nazionali.

ART. 2 Definizioni

L'articolo reca le definizioni utilizzate nello schema di provvedimento. Rispetto alle definizioni recate dall'articolo 2 della direttiva (UE) 2019/520, è stata aggiunta, alla lettera ii) del comma 1, quella di "*sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali*".

ART. 3 Soluzioni tecnologiche

L'articolo stabilisce le soluzioni tecnologiche di cui devono essere dotati i nuovi sistemi di telepedaggio stradale per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi a partire dal 19 ottobre 2021. Le tecnologie previste sono: il posizionamento satellitare (compatibile con i sistemi Galileo ed EGNOS), le comunicazioni radiomobili e la tecnologia a microonde a 5,8 Ghz. In particolare, per le comunicazioni radiomobili sono state indicate le specifiche tecniche ETSI TR 121900 V16.4.0 di aprile 2021, relative ai sistemi di telecomunicazioni cellulari digitali in tecnologia GSM/UMTS/LTE e 5G New radio, attualmente in uso e in fase di implementazione. È stabilito, inoltre, che tutti i dispositivi di telepedaggio esistenti, che utilizzano altre tecnologie, devono conformarsi alle tecnologie sopra descritte, prevedendo l'uso di apparecchiature di bordo interoperabili ed in grado di comunicare con i sistemi di telepedaggio stradale in uso. Tali apparecchiature di bordo possono utilizzare hardware/software propri e/o anche elementi di altri hardware/software già presenti nei veicoli, con cui possono comunicare anche con tecnologie diverse da quelle sopra indicate a condizione che siano garantite la sicurezza, la qualità del servizio e la riservatezza. È prevista una deroga, fino al 31 dicembre 2027, per le apparecchiature da fornire agli utenti dei veicoli leggeri che possono utilizzare la sola tecnologia microonde a 5,8 GHz, in quei settori del S.E.T. che non richiedono la presenza delle altre due tecnologie previste.

ART. 4 Registrazione dei fornitori del SET

L'articolo definisce la procedura per la registrazione dei fornitori del S.E.T. In particolare, si prevede che per l'iscrizione nel registro elettronico nazionale i soggetti interessati devono possedere i seguenti requisiti: essere in possesso della certificazione EN ISO 9001 o di una certificazione equivalente; essere in possesso delle apparecchiature tecniche e della dichiarazione CE o del certificato che attesta la conformità dei componenti di interoperabilità alle specifiche di cui all'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019; avere competenza nella fornitura di servizi di telepedaggio o in altri settori pertinenti; possedere un'adeguata capacità finanziaria; disporre di un piano per la gestione globale dei rischi, sottoposto a verifica almeno ogni due anni e godere dei requisiti di onorabilità. Si prevede inoltre che l'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 19 concede la registrazione provvedendo



all'inserimento dei dati del fornitore nel registro di pertinenza, una volta verificata l'esistenza dei requisiti per l'iscrizione nel registro dei fornitori del S.E.T.

CAPO II - PRINCIPI GENERALI DEL S.E.T.

ART. 5 Diritti e obblighi dei fornitori del SET

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi dei fornitori del S.E.T., prevedendo che i fornitori del S.E.T. debbano: concludere contratti di SET con riguardo a tutti i settori del S.E.T. sul territorio di almeno quattro Stati membri dell'Unione europea entro 36 mesi dalla loro registrazione e, in un dato Stato membro, entro 24 mesi dalla conclusione del primo contratto nel medesimo Stato membro; mantenere in ogni momento la copertura di tutti i settori del S.E.T. una volta che hanno concluso i relativi contratti; pubblicare informazioni sulla copertura dei rispettivi settori del S.E.T. e su eventuali modifiche della stessa, nonché, entro un mese dalla registrazione, piani dettagliati concernenti l'eventuale estensione del servizio a nuovi settori del S.E.T., con aggiornamenti annuali; fornire agli utenti un'apparecchiatura di bordo che soddisfi i requisiti del presente decreto nonché del decreto legislativo n. 80 del 18 maggio 2016 e del decreto legislativo n. 128 del 22 giugno 2016; tenere elenchi di apparecchiature di bordo non valide (in quanto non rispondenti ai requisiti previsti dalla normativa vigente) relativi ai loro contratti di S.E.T. con gli utenti; rendere pubbliche le loro politiche contrattuali nei confronti degli utenti; fornire agli esattori di pedaggi le informazioni di cui necessitano per calcolare e applicare il pedaggio ai veicoli degli utenti del S.E.T., ovvero fornire 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, nonché collaborare con gli esattori di pedaggi al fine di identificare presunti trasgressori.

ART. 6 Diritti e obblighi degli esattori di pedaggi

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi degli esattori di pedaggio. In particolare, si prevede che qualora un settore del S.E.T. non sia conforme alle condizioni di interoperabilità del S.E.T., la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili chiede all'esattore di pedaggi competente di valutare il problema con le parti interessate e di adottare le misure correttive necessarie a garantire l'interoperabilità del S.E.T. con il sistema di pedaggio. Si prevede inoltre che gli esattori di pedaggio competenti per i settori del S.E.T. iscritti nel registro dei settori del S.E.T. di cui all'articolo 19 elaborino e gestiscano, relativamente al rispettivo settore, una dichiarazione, contenente gli elementi indicati nell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, recante "Contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio" e che stabilisce le condizioni generali di accesso dei fornitori del S.E.T., ai settori del S.E.T.. Si prevede che quando viene individuato un nuovo sistema di telepedaggio stradale, l'esattore dei pedaggi designato sia tenuto a trasmettere all'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici la dichiarazione relativa al proprio dominio di competenza del S.E.T., in modo che i potenziali fornitori possano provvedere alle relative procedure di accreditamento. Si prevede inoltre che gli esattori di pedaggi debbano accettare in maniera non discriminatoria qualsiasi fornitore del S.E.T. che richieda di fornire il servizio. Gli esattori di pedaggi competenti per settori del S.E.T. nel territorio nazionale non impongono ai fornitori del S.E.T. di utilizzare soluzioni o processi tecnici specifici che ostacolino l'interoperabilità. 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 di cui all'articolo 11. 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 di introdurre sconti o riduzioni per promuovere l'uso del telepedaggio. Tutti gli sconti o le riduzioni devono essere pubblicati nell'ambito dei registri di cui all'articolo 19 ed operati in modo non discriminatorio a tutti i clienti. Si prevede infine che gli esattori di pedaggi collaborino in maniera non discriminatoria con i fornitori del S.E.T. o i produttori o gli organismi notificati, allo scopo di valutare l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità nei settori del S.E.T. di loro competenza.

ART. 7 Remunerazione

Si stabilisce che i fornitori del S.E.T. hanno diritto a una remunerazione da parte dell'esattore di pedaggi e che la metodologia per la definizione della remunerazione dei fornitori del S.E.T. deve



essere trasparente, non discriminatoria e identica per tutti i fornitori accreditati ad un determinato settore del SET. Tale metodologia deve essere pubblicata tra le condizioni commerciali nella dichiarazione relativa ai settori del SET presente nei registri del SET. Si stabilisce, inoltre, che, nel caso sia previsto a livello nazionale (analogamente a quanto già avviene in Germania) un fornitore di servizi principale, ovvero un fornitore di servizi di pedaggio con obblighi specifici (come l'obbligo di sottoscrivere contratti con tutti gli utenti interessati) o con diritti specifici (come una particolare remunerazione o un contratto a lungo termine garantito), l'importo della remunerazione degli altri fornitori accreditati possa essere differente se ciò trova giustificazione nei maggiori costi operativi in capo al fornitore di servizi principale, derivanti dagli specifici obblighi a cui lo stesso è assoggettato, a differenza degli altri fornitori del SET.

ART. 8 Pedaggi

L'articolo stabilisce, ai fini della determinazione del regime tariffario da applicare a un determinato veicolo, la prevalenza, in caso di discrepanza, della classificazione dei veicoli fornita dall'esattore di pedaggi rispetto a quella utilizzata dal fornitore del S.E.T. Si prevede, inoltre, che l'esattore di pedaggi ha il diritto di chiedere a un fornitore del S.E.T. il pagamento del pedaggio a fronte di comprovati rapporti di pedaggio.

ART. 9 Contabilità

L'articolo stabilisce che i documenti contabili dei soggetti giuridici che forniscono servizi di pedaggio devono riportare in modo chiaro e distinto i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi di pedaggio da quelli relativi ad altre attività e che le informazioni sui costi e i ricavi connessi a tale prestazione del servizio di pedaggio devono essere fornite, in caso di richiesta, al competente organismo di conciliazione o all'organo giurisdizionale. Si dispone, inoltre, che non è consentito trasferire fondi tra le attività svolte in qualità di fornitore di servizi di pedaggio e altre attività.

ART. 10 Diritti e obblighi degli utenti del SET

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi degli utenti del S.E.T. Si prevede, in particolare, che è consentito agli utenti abbonarsi al servizio S.E.T. tramite qualsiasi fornitore, a prescindere dalla nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. Si prevede altresì che, con il pagamento di un pedaggio da parte di un utente del S.E.T. al proprio fornitore, si ritengono adempiuti gli obblighi di pagamento dell'utente nei confronti dell'esattore di pedaggi competente. Restano fermi in capo agli utenti gli obblighi previsti dall'articolo 3 del regolamento delegato (UE) n. 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, in materia di correttezza dei dati trasmessi ai fornitori e di utilizzo dell'apparecchiatura di bordo.

CAPO III ORGANISMO DI CONCILIAZIONE

ART. 11 Istituzione e funzioni

L'articolo dispone che l'organismo di conciliazione, istituito ai sensi dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, provvede allo svolgimento delle attività previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 2017, n. 109, adottato in attuazione del medesimo articolo 31, tra cui facilitare la mediazione tra gli esattori di pedaggi con un settore del S.E.T. situato nel territorio nazionale e i fornitori del S.E.T. che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali esattori. Inoltre, l'organismo di conciliazione è incaricato di verificare che le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi ai fornitori del S.E.T. non siano discriminatorie e che i fornitori siano remunerati conformemente ai principi di cui all'articolo 7. L'organismo di conciliazione, nella propria organizzazione e struttura giuridica, è indipendente dagli interessi commerciali degli esattori di pedaggi e dei fornitori di servizi di pedaggio.

CAPO IV DISPOSIZIONI TECNICHE

ART. 12 Servizio continuo unico

L'articolo stabilisce che il S.E.T. deve essere fornito agli utenti come servizio continuo unico, prevedendo che nessun altro intervento umano all'interno del veicolo durante un tragitto, salvo in caso di modifiche alle caratteristiche del veicolo, debba essere richiesto una volta memorizzati e/o dichiarati i parametri di classificazione del veicolo stesso e che l'interazione tra l'utente e un elemento



specifico dell'apparecchiatura di bordo debba restare identica a prescindere dal settore del S.E.T. interessato.

ART. 13 Elementi aggiuntivi riguardanti il SET

L'articolo definisce gli elementi aggiuntivi riguardanti il S.E.T. In particolare, si stabilisce che l'interazione tra gli utenti del S.E.T. e gli esattori di pedaggio in ambito S.E.T., è limitata, ove applicabile, al solo processo di fatturazione e ai processi di riscossione coercitiva e che le interazioni tra utenti e fornitori del S.E.T., o la loro apparecchiatura di bordo, possono essere specifiche per ciascun fornitore a condizione che non sia compromessa l'interoperabilità. Si prevede, inoltre la possibilità di utilizzo dei dati sul traffico relativi ai clienti dei diversi fornitori di servizi di pedaggio da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a richiesta dello stesso, per le politiche in materia di circolazione stradale e per il miglioramento della gestione del traffico.

ART. 14 Componenti di interoperabilità

L'articolo stabilisce che, all'atto dell'istituzione di un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi designato responsabile del sistema deve stabilire e pubblicare 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 lancio operativo del nuovo sistema. Inoltre, in caso di modifica sostanziale di un sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi responsabile del sistema deve stabilire e pubblicare anche 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. Tale programmazione deve consentire l'accreditamento o il riaccreditamento dei fornitori del S.E.T. interessati al più tardi un mese prima dell'entrata in operatività del nuovo sistema o del sistema modificato. È previsto altresì che ciascun esattore di pedaggi responsabile di un settore del S.E.T. sul territorio nazionale è tenuto a creare un ambiente di test in cui il fornitore o il suo mandatario possa verificare l'idoneità all'uso della sua apparecchiatura di bordo, ottenendo la certificazione del completamento positivo dei rispettivi test. È consentito agli esattori di pedaggi chiedere ai fornitori del S.E.T. o ai loro mandataria la copertura dei costi dei relativi test. I componenti di interoperabilità, in termini di requisiti di affidabilità/disponibilità, di compatibilità tecnica, di sicurezza/privacy e di protezione dei dati personali, e l'infrastruttura stradale necessari al corretto funzionamento del S.E.T. devono essere conformi alle prescrizioni dell'allegato II del regolamento delegato (UE) n. 2020/203, della Commissione, del 28 novembre 2019. La conformità alle specifiche, in termini di controllo interno della produzione con valutazione della conformità, di esame UE per tipo da parte di un organismo notificato e delle specifiche di prova e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità sono valutate in conformità all'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) n. 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019, in cui è indicato il contenuto ed il formato delle dichiarazioni di conformità alle specifiche e delle dichiarazioni di idoneità all'uso.

CAPO V CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

ART. 15 Procedure di salvaguardia

L'articolo disciplina le procedure di salvaguardia relative a eventuali problematiche dovute al mancato soddisfacimento delle prescrizioni pertinenti dei componenti di interoperabilità recanti marcatura CE, immessi in commercio e utilizzati conformemente alla loro destinazione, prevedendo che, in tal caso, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotti le misure necessarie per limitarne l'ambito di applicazione, per vietarne l'uso o per ritirarli dal commercio, informandone immediatamente la Commissione. È previsto altresì che il predetto Ministero chieda al produttore o al suo mandatario di riportare il componente di interoperabilità marcato CE risultante non conforme alle prescrizioni di interoperabilità a uno stato di conformità alle specifiche o di idoneità all'impiego, o a entrambi, secondo le condizioni stabilite dall'allegato II del regolamento delegato (UE) n. 2020/203 e dall'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) n. 2020/204.

ART. 16 Trasparenza delle valutazioni

L'articolo stabilisce che le decisioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un esattore di pedaggi in merito alla valutazione della conformità alle specifiche o



all'idoneità all'uso di componenti di interoperabilità devono essere motivate e notificate al produttore interessato, al fornitore del S.E.T. o ai loro mandatari, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa vigente e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

CAPO VI DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

ART. 17 Organismi notificati

L'articolo reca i principi generali che devono essere garantiti dagli organismi notificati, incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'articolo 14, commi 4 e 5, e dei criteri minimi stabiliti nell'allegato III del regolamento delegato (UE) n. 2020/203. In particolare, i soggetti interessati ad accreditarsi quali organismi notificati devono presentare domanda ad ACCREDIA, organismo nazionale italiano di accreditamento. Al riguardo, si prevede la stipula, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, di un protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ACCREDIA. Si segnala che tale protocollo sostituisce il protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali e ACCREDIA del 22 giugno 2011, in scadenza nel mese di giugno 2021. Si prevede che, a seguito del rilascio della certificazione di accreditamento da parte di ACCREDIA, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede ad autorizzare l'organismo e ad inoltrare al Ministero dello sviluppo economico la richiesta di notifica alla Commissione. Il Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione gli organismi incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'articolo 14, commi 4 e 5, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza e il numero di identificazione precedentemente ottenuto dalla Commissione.

È previsto, altresì, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili revochi l'autorizzazione a un organismo notificato che non risulti più conforme ai criteri minimi stabiliti, informandone immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri. Infine, si prevede che il Ministero dello sviluppo economico, in qualità di Autorità nazionale di notifica, e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora ritengano che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri previsti, informino la Commissione e gli altri Stati membri, chiedendo che sia interpellato il comitato per il telepedaggio di cui all'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva (UE) 520/2019.

ART. 18 Ufficio di contatto unico

La norma rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione della Direzione generale che opera quale ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., i cui riferimenti devono essere pubblicati sul sito istituzionale del Ministero e devono essere trasmessi ai fornitori del S.E.T. interessati che ne fanno richiesta. Su richiesta del fornitore del S.E.T., l'ufficio di contatto deve agevolare e coordinare i primi contatti amministrativi tra il fornitore del S.E.T. e gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. situati sul territorio nazionale. Si prevede inoltre che l'ufficio di contatto unico è responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali del S.E.T disciplinati dall'articolo 19.

ART. 19 Registri

L'articolo disciplina la tenuta dei registri elettronici nazionali del S.E.T. presso l'ufficio di contatto unico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, individuato ai sensi dell'articolo 18. In particolare, sono previsti tre registri: a) registro dei settori del S.E.T. situati nel territorio nazionale; b) registro dei fornitori del S.E.T. cui è stata concessa la registrazione ai sensi dell'articolo 4; c) registro Ufficio di contatto unico per il S.E.T., contenente i riferimenti dell'ufficio di cui all'articolo 18, ivi compresi l'indirizzo di posta elettronica e il numero di telefono. Si stabilisce inoltre la procedura per l'aggiornamento dei dati contenuti nel registro che devono essere forniti dagli esattori di pedaggio nonché dai fornitori del S.E.T. iscritti nel registro, secondo la modulistica di cui agli allegati I e II del decreto in esame. I registri elettronici nazionali del S.E.T. sono collocati in modo accessibile al pubblico su apposita sezione del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si prevede che i registri siano resi disponibili a decorrere dal 19 ottobre 2021. Detti registri elettronici nazionali sostituiscono i registri istituiti dal decreto del



Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458. In sede di prima applicazione, sono iscritti nei registri dei settori del S.E.T. e dei fornitori del S.E.T., rispettivamente, i settori e i fornitori già risultanti iscritti nei registri nazionali esistenti alla data del 18 ottobre 2021. Entro il 20 novembre 2021, gli esattori di pedaggio in esercizio sui settori del S.E.T. iscritti nei registri elettronici nazionali alla data del 18 ottobre 2021 provvedono ad aggiornare i rispettivi dati di competenza. Si prevede inoltre che i soggetti pubblici o privati gestori di tunnel, ponti e traghetti e i soggetti che esercitano attività di riscossione di pedaggi di sistemi piccoli e strettamente locali che utilizzano sistemi di telepedaggio ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lett. l), valutato anche il livello dei costi di adeguamento alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 20, hanno la facoltà di formulare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili apposita richiesta di iscrizione nel registro dei settori del S.E.T. trasmettendo l'allegato I debitamente compilato. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri provvede ad iscrivere nel registro elettronico nazionale il settore del S.E.T. interessato. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri comunica, con mezzi elettronici, alla Commissione europea i registri dei settori del S.E.T. e dei fornitori del S.E.T. entro il 31 dicembre di ogni anno.

CAPO VII SISTEMI PILOTA

ART. 20 Sistemi pilota

L'articolo reca la procedura per avviare sistemi pilota di telepedaggio che integrano nuove tecnologie o concetti non conformi a una o più disposizioni del decreto. Si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa autorizzare il sistema pilota per un periodo iniziale di tre anni previa autorizzazione della Commissione europea.

CAPO VIII SCAMBIO DI INFORMAZIONI SUL MANCATO PAGAMENTO DEI PEDAGGI STRADALI

ART. 21 Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

L'articolo disciplina la procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri dell'Unione europea al fine di 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. In particolare, si stabilisce che lo scambio dei dati avviene tra i punti di contatto nazionali e che la facoltà di effettuare ricerche automatizzate, secondo specifiche indicate all'allegato III, è espressamente prevista per i dati relativi ai veicoli e per i dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è individuata la Direzione generale cui sono attribuite le funzioni di punto di contatto nazionale. Si prevede che per effettuare una ricerca automatizzata si utilizzi il numero completo di immatricolazione del veicolo e che tali ricerche automatizzate siano effettuate in conformità alle procedure di cui all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI del Consiglio e ai requisiti dell'allegato III dello schema di decreto. Si stabilisce che i dati ottenuti siano utilizzati esclusivamente al fine di stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio. Si stabilisce inoltre che il punto di contatto nazionale assicura che lo scambio di informazioni sia effettuato mediante l'applicazione software del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) e versioni modificate di tale software, in conformità all'allegato III del decreto in esame e all'allegato, capo III, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI. Si dispone che lo stesso punto di contatto nazionale si faccia carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione delle predette applicazioni software.

ART. 22 Lettera d'informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale

L'articolo individua le modalità con cui l'esattore dei pedaggi informa - con la lettera d'informazione - il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata come sospetta del mancato pagamento del pedaggio stradale. In particolare, si stabilisce che, qualora l'esattore di pedaggi decida di avviare il procedimento conseguente al mancato pagamento, ne dà comunicazione al punto di contatto nazionale richiedendo i dati necessari allo scopo di ottenere il pedaggio stradale dovuto e, conseguentemente, provvede ad informare il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata. Le informazioni fornite comprendono anche le conseguenze giuridiche del mancato pagamento di un pedaggio stradale nel territorio nel quale esso si è verificato. È previsto che la lettera d'informazione deve includere ogni informazione pertinente, in particolare,



circa la natura, il luogo, la data e l'ora del mancato pagamento del pedaggio stradale, il titolo della normativa nazionale violata, il diritto di ricorso e di accesso a informazioni e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare il mancato pagamento di un pedaggio stradale. A tal fine, la lettera d'informazione deve essere conforme al modello riportato nell'allegato IV allo schema di decreto. Si prevede, inoltre, che, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, la lettera d'informazione sia redatta ed inviata nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.

ART. 23 Procedimenti di follow-up da parte delle entità responsabili della riscossione

L'articolo individua i procedimenti successivi alla richiesta di dati da parte dell'esattore dei pedaggi. In particolare, si prevede che il punto di contatto nazionale inoltri all'esattore di pedaggi i dati ottenuti mediante la procedura dello scambio di informazioni di cui all'articolo 21, limitatamente ai dati necessari all'esattore di pedaggi per ottenere il pedaggio stradale dovuto e che i dati forniti all'esattore di pedaggi possono essere utilizzati al solo scopo di ottenere il pedaggio stradale dovuto e devono essere cancellati immediatamente dopo l'avvenuto pagamento e, se il mancato pagamento persiste, entro un termine di 30 giorni a far data dall'esecuzione del trasferimento dei dati, da tracciare e conservare secondo le prescrizioni di legge in materia di protezione dei dati personali.

ART. 24 Relazione degli Stati membri alla Commissione

L'articolo prevede l'obbligo di trasmettere apposita relazione alla Commissione europea in merito allo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi. In particolare, il punto di contatto nazionale trasmette alla Commissione una relazione entro il 19 aprile 2023 e in seguito ogni tre anni. La relazione indica il numero di ricerche automatizzate effettuate dal punto di contatto nazionale 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, a seguito di mancati pagamenti di pedaggi stradali verificatisi nel proprio territorio, unitamente al numero di richieste non andate a buon fine. La relazione contiene, inoltre, il seguito dato ai mancati pagamenti di pedaggi stradali.

ART. 25 Protezione dei dati

L'articolo prevede l'applicazione della normativa nazionale sulla protezione dei dati anche alle informazioni scambiate nelle procedure individuate dallo schema di decreto. In particolare, si stabilisce che ai dati personali trattati si applicano il decreto legislativo n. 101 del 10 agosto 2018, il decreto legislativo n. 196 del 30 giugno 2003, il decreto legislativo n. 51 del 18 maggio 2018, nonché il regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016. Si stabilisce che il trattamento dei dati personali a norma degli articoli 21, 22 e 23 è limitato ai tipi di dati di cui all'allegato III e che i dati personali sono precisi e aggiornati e che le richieste di rettifica o cancellazione sono trattate senza indebito ritardo e che è fissato un termine per la conservazione dei dati. Si stabilisce inoltre che i dati personali trattati sono utilizzati soltanto al fine di identificare i presunti trasgressori ed assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali, nonché al fine di identificare il veicolo e il relativo proprietario o intestatario con riferimento al quale sia stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale. Si prevede che i soggetti interessati godano dei diritti di informazione, accesso, rettifica, cancellazione e limitazione del trattamento, nonché di presentazione di denuncia al Garante per la protezione dei dati personali, al risarcimento e ricorso giurisdizionale secondo quanto stabilito dalla legge. Inoltre, si precisa che non è pregiudicata la possibilità di limitare la portata degli obblighi e dei diritti previsti in alcune disposizioni del regolamento (UE) 2016/679. Si stabilisce, infine, che ogni soggetto interessato ha il diritto di ottenere, senza indebito ritardo, informazioni riguardo ai dati personali registrati nell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226 del d.lgs. n. 285/1992 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

ART. 26 Aggiornamento allegati



L'articolo stabilisce che alle modifiche degli allegati allo schema di decreto si provvede secondo le modalità di cui all'articolo 36, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

ART. 27 Clausola di invarianza finanziaria

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dallo schema di decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ART. 28 Entrata in vigore

L'entrata in vigore del decreto è stabilita al 19 ottobre 2021. Si prevede, inoltre, che da tale data cessa di avere efficacia il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 60 del 13 marzo 2006.

ALLEGATO I - Modello tipo dichiarazione settore del SET

L'allegato contiene il modello tipo di dichiarazione del settore del S.E.T. che deve essere compilata da parte degli esattori di pedaggio, ai fini dell'inserimento nell'ambito del registro elettronico di cui all'articolo 19 del decreto.

ALLEGATO II - Modello tipo fornitori del SET

L'allegato contiene il modello tipo per la comunicazione dei dati da parte dei fornitori del S.E.T. ai fini dell'inserimento nel registro elettronico di cui agli articoli 4 e 19.

ALLEGATO III - Dati necessari a effettuare la ricerca automatizzata di cui all'articolo 21

L'allegato definisce i dati necessari a effettuare una ricerca automatizzata allo scopo identificare un veicolo in merito al quale è stato accertato un mancato pagamento di pedaggio stradale.

ALLEGATO IV - Modello per la lettera d'informazione

L'allegato contiene il modello per la predisposizione della lettera d'informazione, di cui all'articolo 22, da inviare alla persona sospettata di un mancato pagamento del pedaggio stradale.



RELAZIONE TECNICA

Lo schema di provvedimento intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

La citata direttiva mira a garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete urbana e interurbana dell'Unione europea, agevolando lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali dell'Unione.

La direttiva (UE) 2019/520, deve essere recepita inderogabilmente entro il 19 ottobre 2021, data in cui simultaneamente in tutti i Paesi dell'Unione europea dovrà entrare in vigore e cesserà l'attuale disciplina, recata dalla direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea (recepita in Italia con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, n. 4405).

Lo schema di provvedimento tiene conto anche delle disposizioni, opportunamente raccordate, dei due regolamenti integrativi ed attuativi della direttiva (UE) 2019/520, vale a dire il regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione del 28 novembre 2019, relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati, ed il regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019, relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE.

Lo schema di decreto è suddiviso in 9 Capi e si compone di 28 articoli e di 4 allegati.

Trattandosi di una direttiva di rifusione, con il decreto legislativo di attuazione si dispone il riordino delle norme procedurali vigenti concernenti la disciplina del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.). Si illustrano, di seguito, sinteticamente le singole disposizioni.

Art. 1

L'articolo disciplina le finalità e l'ambito di applicazione dello schema di provvedimento. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 2

L'articolo reca l'illustrazione delle definizioni utilizzate nello schema di provvedimento. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 3

L'articolo stabilisce le soluzioni tecnologiche di cui devono essere dotati i nuovi sistemi di telepedaggio stradale per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi a partire dal 19 ottobre 2021. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 4

L'articolo disciplina la procedura per la registrazione dei fornitori del S.E.T. nell'ambito del registro elettronico nazionale dei fornitori del S.E.T. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



Art. 5

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi dei fornitori del S.E.T. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 6

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi degli esattori di pedaggio, prevedendo altresì adempimenti in capo all'ufficio responsabile della tenuta dei registri del S.E.T. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 7

L'articolo stabilisce il diritto alla remunerazione dei fornitori del S.E.T. da parte degli esattori di pedaggio, nonché la metodologia per la definizione di tale remunerazione. Al riguardo, si evidenzia che non si pone un problema di oneri per la finanza pubblica, nel caso, prevalente, in cui gli esattori di pedaggio siano soggetti privati. Laddove, invece, l'esattore dovesse essere un soggetto pubblico o a partecipazione pubblica (a titolo esemplificativo si pensi all'ANAS o ad una concessionaria a compartecipazione pubblica) è evidente che della corresponsione di tale remunerazione e della definizione della metodologia per il calcolo della stessa si dovrà tenerne conto nei relativi piani economico-finanziari e, nel rispetto dei criteri definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, ai fini della determinazione della tariffa di pedaggio che servirà a coprire il relativo onere, in una valutazione complessiva effettuata nel rispetto di quanto previsto dalla direttiva "Eurovignette" 1999/62/CE, recepita con il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, e con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 43.

Art. 8

L'articolo stabilisce, ai fini della determinazione del regime tariffario da applicare a un determinato veicolo, la prevalenza, in caso di discrepanza, della classificazione dei veicoli fornita dall'esattore di pedaggi rispetto a quella utilizzata dal fornitore del S.E.T. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 9

L'articolo stabilisce, relativamente alla contabilità, che i soggetti giuridici che forniscono servizi di pedaggio tengono documenti contabili che distinguono chiaramente i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 10

L'articolo disciplina i diritti e gli obblighi degli utenti del S.E.T. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 11

L'articolo aggiorna la disciplina concernente l'organismo di conciliazione, istituito ai sensi dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 12

L'articolo stabilisce che il S.E.T. deve essere fornito agli utenti come servizio continuo unico. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 13

L'articolo descrive gli elementi tecnici aggiuntivi riguardanti il S.E.T. Si segnala che viene prevista la possibilità di utilizzo, a richiesta, dei dati sul traffico relativi ai clienti dei diversi fornitori di servizi di pedaggio da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per le politiche in



materia di circolazione stradale e per il miglioramento della gestione del traffico. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 14

L'articolo disciplina le modalità di trattamento dei componenti di interoperabilità da usare nell'ambito del S.E.T., nonché le procedure di verifica della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti. Si evidenzia, al riguardo, che la norma prevede espressamente la possibilità per gli esattori di pedaggio di richiedere ai fornitori del SET o ai loro mandatari la copertura dei costi dei test per le suddette procedure di verifica. Al riguardo, si evidenzia che non si pone un problema di oneri per la finanza pubblica, nel caso, prevalente, in cui gli esattori di pedaggio siano soggetti privati. Laddove, invece, l'esattore dovesse essere un soggetto pubblico o a partecipazione pubblica (a titolo esemplificativo si pensi all'ANAS o ad una concessionaria a partecipazione pubblica) è evidente che, analogamente a quanto illustrato sub articolo 7, saranno le tariffe di pedaggio ad includere tali oneri che, in tal caso, sono meramente eventuali.

Art. 15

L'articolo disciplina le procedure di salvaguardia relative a eventuali problematiche dovute al mancato soddisfacimento delle prescrizioni in materia di marcatura CE. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 16

L'articolo, concernente la trasparenza delle valutazioni, stabilisce che le decisioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un esattore di pedaggi in merito alla valutazione della conformità alle specifiche o all'idoneità all'uso di componenti di interoperabilità deve essere motivata e notificata all'interessato. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 17

L'articolo, concernente gli organismi notificati, reca i principi generali che devono essere garantiti dagli organismi notificati, incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'articolo 14, commi 4 e 5, e dei criteri minimi stabiliti nell'allegato III del regolamento delegato (UE) n. 2020/203, della Commissione, del 28 novembre 2019. In particolare, i soggetti interessati ad accreditarsi quali organismi notificati devono presentare domanda ad ACCREDIA, organismo nazionale italiano di accreditamento. A riguardo si prevede la stipula, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di un protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ACCREDIA. Si prevede che, a seguito del rilascio della certificazione di accreditamento da parte di ACCREDIA, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede ad autorizzare l'organismo e ad inoltrare al Ministero dello sviluppo economico la richiesta di notifica alla Commissione. Si prevede che il Ministero dello sviluppo economico notifichi alla Commissione gli organismi incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso. Si prevede, infine, che il Ministero dello sviluppo economico, in qualità di Autorità nazionale di notifica, e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora ritengano che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri previsti, ne informino la Commissione. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il vigente sistema si fonda sul Protocollo d'intesa del 22 giugno 2011 stipulato tra l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ACCREDIA, in attuazione della decisione n. 2009/750/UE della Commissione, del 6 ottobre 2009, che non prevede costi a carico del medesimo Ministero. Tale Protocollo è venuto a scadenza in data 22 giugno 2021 ed è in corso la formalizzazione della proroga



dello stesso, sempre in assenza di costi per il Ministero, sino alla stipula del nuovo e definitivo Protocollo d'intesa che si fonderà sulle previsioni contenute nel presente decreto.

Art. 18

L'articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sia individuata la Direzione generale incaricata di operare come ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., i cui riferimenti devono essere pubblicati sul sito istituzionale del Ministero e devono essere trasmessi ai fornitori del S.E.T. interessati che ne fanno richiesta. Su richiesta del fornitore del S.E.T., l'ufficio di contatto deve agevolare e coordinare i primi contatti amministrativi tra il fornitore del S.E.T. e gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. situati sul territorio nazionale. Si prevede inoltre che l'ufficio di contatto unico è responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali del S.E.T disciplinati dall'articolo 22.

L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti si provvederà con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, si rappresenta che a seguito dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di riorganizzazione degli uffici del Ministero con cui verrà individuata la Direzione generale competente, saranno alla stessa assegnate idonee risorse umane per assicurare lo svolgimento delle attività previste, mediante riallocazione del personale in dotazione. Si rappresenta che, attualmente, le competenze declinate dal decreto in esame sono assegnate, con riferimento alle specifiche attività risultanti dagli articoli 18 e 19, alla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, che dispone, al riguardo, di un dirigente di seconda fascia e di tre unità di personale, di cui una in dotazione al predetto Ufficio nella misura del 50 per cento, che sovrintendono alle attività in parola e alla tenuta dei registri. Anche a seguito della prevista riorganizzazione, si prevede che tali attività potranno essere svolte dalle medesime unità di personale, posto che la citata Direzione confluirà in una diversa Direzione generale, risultante dalla fusione della suddetta Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali con la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ferme restando le competenze e le unità di personale ivi preposte.

Art. 19

L'articolo dispone che l'ufficio di contatto unico è incaricato della tenuta dei registri elettronici nazionali del S.E.T. Si prevede che i registri siano resi disponibili a decorrere dal 19 ottobre 2021. Detti registri elettronici nazionali sostituiscono i registri istituiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458. In sede di prima applicazione, sono iscritti nei registri dei settori del S.E.T. e dei fornitori del S.E.T., rispettivamente, i settori e i fornitori già risultanti iscritti nei previgenti registri nazionali alla data del 18 ottobre 2021. Si prevede, inoltre, che i soggetti pubblici o privati gestori di tunnel, ponti e traghetti e i soggetti che esercitano attività di riscossione di pedaggi di sistemi piccoli e strettamente locali che utilizzano sistemi di telepedaggio ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lett. 1), valutato anche il livello dei costi di adeguamento alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 20, abbiano la facoltà di formulare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili apposita richiesta di iscrizione nel registro dei settori del S.E.T. trasmettendo l'allegato I debitamente compilato. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Sul punto, si rappresenta che, attualmente, le competenze individuate dall'articolo in esame sono assegnate alla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle



infrastrutture stradali, che dispone di un dirigente di seconda fascia e di tre unità di personale, di cui una in dotazione al predetto Ufficio nella misura del 50 per cento, che sovrintendono alle attività in parola. Le attività, anche a seguito della prevista riorganizzazione del Ministero, potranno essere svolte dalle medesime unità di personale. Al riguardo, si precisa che la citata Direzione, ferme restando le competenze e le unità di personale ivi preposte, confluirà in una diversa Direzione generale, risultante dalla fusione della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali con la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali.

Art. 20

L'articolo disciplina la procedura per avviare eventuali sistemi pilota di telepedaggio che integrano nuove tecnologie o concetti non conformi a una o più disposizioni del presente decreto, sistemi che potrebbero essere proposti, con oneri a loro carico, da esattori del pedaggio già in esercizio o nuovi; la valutazione sull'ammissibilità dei sistemi pilota è rimessa alla discrezionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Qualora il citato Ministero eserciti la facoltà di avviare un sistema pilota per conto di un esattore di pedaggio pubblico (o partecipato dallo Stato), provvederà ad individuare le risorse necessarie per la copertura degli eventuali oneri sui capitoli di bilancio iscritti nel proprio stato di previsione. Si precisa che, trattandosi di sistema pilota con tecnologie non ancora in uso, non è possibile, ad oggi, stimarne il relativo costo che dipende da alcune variabili, quali il tipo di tecnologie usate, l'estensione del sistema pilota, i costi di gestione. L'Amministrazione, considerato che la disposizione disciplina una facoltà e non un obbligo, una volta che tutte le caratteristiche del sistema pilota saranno note, valuterà se promuovere o meno il sistema medesimo, anche tenendo conto della disponibilità delle risorse necessarie. In caso di esercizio di tale facoltà, la copertura finanziaria sarebbe assicurata dallo stanziamento di bilancio del capitolo 1612, missione 14, programma 11, azione 2, "Spese per la gestione e il funzionamento del sistema informativo" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Art. 21

L'articolo disciplina la procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri dell'Unione europea 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. In particolare, si stabilisce che lo scambio dei dati avviene tra punti di contatto nazionale. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è individuata la Direzione generale cui sono attribuite le funzioni di punto di contatto nazionale. Si segnala che attualmente le funzioni per lo scambio di informazioni per le infrazioni transfrontaliere sono svolte da quattro unità di personale, nell'ambito di una divisione della Direzione generale per la motorizzazione, che continueranno a svolgere tali funzioni anche a seguito della riorganizzazione in corso.

Per quanto riguarda il software del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), di cui si prevede l'utilizzo da parte del punto di contatto nazionale, si rappresenta che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili aderisce a tale piattaforma dal 2008, allo scopo di assicurare l'interconnessione degli archivi dei veicoli e dei conducenti tra gli Stati dell'Unione europea. La piattaforma è in uso presso la Direzione generale per la motorizzazione; gli oneri connessi all'utilizzo del servizio gravano sul capitolo di bilancio 1277 "Spese di funzionamento e di sviluppo del sistema informatico relativo all'archivio nazionale dei veicoli e all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Art. 22

L'articolo stabilisce le modalità con cui l'esattore dei pedaggi informa, mediante la lettera d'informazione, il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata come sospettata del mancato pagamento di un pedaggio stradale. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 23

L'articolo stabilisce i procedimenti successivi alla richiesta di dati da parte dell'esattore dei pedaggi. In particolare, si prevede che il punto di contatto nazionale inoltri all'esattore di pedaggi i dati ottenuti mediante la procedura di cui all'articolo 21, limitatamente ai dati necessari all'esattore di pedaggi per ottenere il pedaggio stradale dovuto e si stabilisce inoltre che i dati forniti all'esattore di pedaggi possano essere utilizzati al solo scopo di ottenere il pedaggio stradale dovuto. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 24

L'articolo prevede la trasmissione di apposita relazione alla Commissione europea in merito allo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi. In particolare, si stabilisce che il punto di contatto nazionale trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il 19 aprile 2023 e, in seguito, ogni tre anni. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 25

L'articolo stabilisce l'applicazione della normativa a garanzia della protezione dei dati anche alle informazioni scambiate nelle procedure definite nel presente decreto. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 26

L'articolo, nell'indicare le modalità di aggiornamento degli allegati allo schema di decreto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 27

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria secondo la quale dall'attuazione delle disposizioni dello schema di decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 28

L'articolo dispone che il decreto entra in vigore il 19 ottobre 2021, data in cui simultaneamente la nuova disciplina entrerà in vigore in tutta l'Unione europea.

ALLEGATO I - Modello tipo dichiarazione settore del SET

L'allegato contiene il modello tipo di dichiarazione del settore del S.E.T. che deve essere compilata da parte degli esattori di pedaggio, ai fini dell'inserimento nell'ambito del registro elettronico di cui all'articolo 19 del decreto.

ALLEGATO II - Modello tipo fornitori del SET

L'allegato contiene il modello tipo per la comunicazione dei dati da parte dei fornitori del S.E.T. ai fini dell'inserimento nel registro elettronico di cui agli articoli 4 e 19.

ALLEGATO III - Dati necessari a effettuare la ricerca automatizzata di cui all'articolo 21

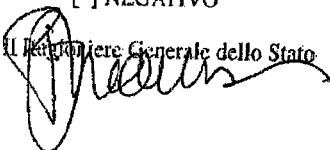
L'allegato definisce i dati necessari per effettuare una ricerca automatizzata allo scopo identificare un veicolo in merito al quale è stato accertato un mancato pagamento di pedaggio stradale.

ALLEGATO IV - Modello per la lettera d'informazione

L'allegato contiene il modello per la predisposizione della lettera d'informazione, di cui all'articolo 22, da inviare alla persona sospettata di un mancato pagamento del pedaggio stradale.

71
della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli
art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha

POSITIVO NEGATIVO
28 LUG. 2021 Il Capitano Generale dello Stato



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE).

Referente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: Ufficio legislativo

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.
L'intervento normativo recepisce la direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione e che abroga la direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea.

Obiettivo principale è garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete urbana e interurbana dell'Unione europea, agevolando lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali.

Coerentemente con il programma di Governo, l'intervento normativo persegue l'obiettivo di disporre di sistemi affidabili, di facile utilizzo, efficienti in termini di costi ed adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione, nonché alla futura evoluzione tecnologica, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) di accedere al mercato in maniera più semplice e non discriminatoria

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

L'attuale disciplina in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale è costituita da atti di natura normativa ed amministrativa. In particolare:

- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 13 marzo 2006, n. 60) con cui è stata recepita la direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458, con cui sono stati istituiti presso il Ministero i registri nazionali elettronici dei settori del S.E.T. e dei fornitori del SET registrati nello Stato membro in attuazione di talune disposizioni della decisione della Commissione 2009/750/CE;



- articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013", con cui, in attuazione degli articoli 10 e 11 della decisione 2009/750/CE, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'Organismo di conciliazione;

- decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 2017, n. 109, concernente "Regolamento recante attuazione dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, concernente l'Organismo di conciliazione del S.E.T.", con il quale è stata definita, tra l'altro, la procedura di mediazione, prevista dall'articolo 12 della direttiva 2019/520/UE.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Con l'intervento normativo in esame, cessano di avere efficacia i decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, rispettivamente 18 novembre 2005 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 13 marzo 2006, n. 60) e 6 luglio 2010, n. 458.

Non risulta necessario, invece, prevedere alcuna modifica delle disposizioni dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, né del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 2017, n. 109.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali
Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.
Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli Enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.
L'intervento regolatorio è compatibile con i suddetti principi, poiché non incide sulle competenze degli enti territoriali diversi dallo Stato.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.
Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.
Attualmente, non risultano iniziative all'esame del Parlamento concernenti la medesima materia.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.
Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.



PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Il provvedimento legislativo è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo in quanto atto di recepimento della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2019 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Inoltre, il provvedimento tiene conto dei due regolamenti integrativi ed attuativi della direttiva (UE) 2019/520, vale a dire il Regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione del 28 novembre 2019 relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati (Testo rilevante ai fini del SEE), ed il Regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019 relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Con nota C (2020) 7840 final del 3 dicembre 2020, la Commissione europea ha comunicato l'avvio della procedura di infrazione PI 2020/2318. In particolare, la Commissione ha contestato all'Italia di non aver ottemperato tempestivamente agli obblighi imposti dall'articolo 4, paragrafo 1, e dall'articolo 5, paragrafo 3, della decisione 2009/750/CE della Commissione, non avendo adottato le misure necessarie per garantire l'accesso non discriminatorio dei fornitori (c.d. service providers) del Servizio europeo di telepedaggio ai settori sottoposti a pedaggio nel territorio nazionale. Con nota in data 4 febbraio 2021, il Governo italiano ha provveduto a fornire puntuali elementi di risposta alla Commissione.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento legislativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano esserci giudizi pendenti dinanzi alla Corte di Giustizia europea nella medesima materia.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano esserci giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non vi sono indicazioni in merito.



PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

- 1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Le nuove definizioni normative inserite nel testo all'articolo 2 derivano dall'introduzione di nuove definizioni nella direttiva (UE) 2019/520 cui si intende dare recepimento.

Tali definizioni risultano necessarie per una logica e coerente predisposizione dei precetti che si intendono impartire a livello nazionale.

- 2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Non è stata adottata la tecnica della novella legislativa in quanto il testo non modifica né integra disposizioni vigenti sulla stessa materia.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Lo schema di decreto non prevede alcuna abrogazione normativa. A far data dall'entrata in vigore del provvedimento, cessano di avere efficacia i decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti rispettivamente 18 novembre 2005 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 13 marzo 2006, n. 60) e 6 luglio 2010, n. 458, non più in linea con le previsioni della direttiva (UE) 2019/520.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

All'articolo 17, è prevista la stipula, entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto in esame, di apposito protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed Accredia per la verifica degli organismi notificati.

Inoltre, agli articoli 18 e 21 si rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione delle Direzioni generali competenti ad operare rispettivamente quale ufficio di contatto unico e punto di contatto nazionale.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche*



con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici a disposizione dell'Amministrazione, senza necessità di commissionare elaborazioni statistiche.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(Allegato 2 alla direttiva del P.C.M. del 16 febbraio 2018 - G.U. 10 aprile 2018, n. 83)

Provvedimento: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE).

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Referente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo recepisce la direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione e che abroga la direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea.

Lo schema di provvedimento in esame tiene conto, altresì, delle disposizioni, opportunamente raccordate, dei due regolamenti integrativi ed attuativi della direttiva (UE) 2019/520, vale a dire il Regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione del 28 novembre 2019, relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati (Testo rilevante ai fini del SEE), ed il Regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019, relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE.

In particolare, il regolamento delegato contiene prescrizioni relative alla classificazione dei veicoli ai fini tariffari, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.), ai requisiti per i componenti di interoperabilità (che riproducono quelli previsti dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE), nonché criteri di accreditamento degli organismi notificati incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità e dell'idoneità all'uso nell'ambito del S.E.T.

Il regolamento di esecuzione disciplina, invece, gli aspetti tecnologici, incluse le interfacce di *back-office* del S.E.T., i contenuti della dichiarazione di settore che gli esattori di pedaggi devono pubblicare nell'ambito dei registri elettronici nazionali tenuti presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'intervento legislativo costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni della direttiva di rifusione (UE) 2019/520, da attuarsi inderogabilmente entro il 19 ottobre 2021, data in cui simultaneamente in tutti i Paesi dell'Unione europea dovrà entrare in vigore e cesserà l'attuale disciplina recata dalla direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004.



Nella predisposizione del provvedimento di attuazione della direttiva si è rispettato il livello minimo di regolazione previsto dalla normativa europea, tenendo conto della vigente disciplina nazionale di settore.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Con il presente intervento normativo si provvede al riassetto della disciplina vigente in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale costituita da atti di natura normativa ed amministrativa.

Trattandosi, infatti, di normativa di rifusione, è stato necessario provvedere al riordino della vigente disciplina in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, che risulta costituita da atti di natura normativa ed amministrativa. In particolare si segnalano: il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, n. 4405, con cui è stata recepita la direttiva 2004/52/CE del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei servizi di riscossione elettronica di pedaggi sul territorio dell'Unione europea; il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458; con cui sono stati istituiti presso il Ministero i registri nazionali elettronici dei settori del S.E.T. e dei fornitori del SET registrati nello Stato membro in attuazione di talune disposizioni della decisione della Commissione 2009/750/CE; l'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013", con cui, in attuazione degli articoli 10 e 11 della decisione 2009/750/CE, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'Organismo di conciliazione, nonché il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 2017, n. 109, concernente "Regolamento recante attuazione dell'articolo 31 della legge 6 agosto 2013, n. 97, concernente l'Organismo di conciliazione del S.E.T.", con il quale è stata definita, tra l'altro, la procedura di mediazione, prevista dall'articolo 12 della direttiva 2019/520/UE.

Sulla base del predetto contesto normativo è stato necessario quindi effettuare un complesso lavoro di ricucitura e aggiornamento delle previgenti disposizioni per fornire un quadro nuovo di riferimento unitario in attuazione della nuova direttiva.

Per quanto concerne la consistenza numerica delle diverse tipologie di destinatari, si segnala che attualmente, nel territorio nazionale, risultano stipulati circa 7 milioni di contratti per la fornitura di un sistema di telepedaggio nazionale ai propri clienti tra un fornitore di servizi. Si evidenzia che il sistema di telepedaggio nazionale, ai sensi dell'art. 1, comma 4, dello schema di decreto, è complementare rispetto al servizio europeo di telepedaggio (SET). Per quanto riguarda il servizio SET, si evidenzia che il primo e, ad oggi, unico fornitore di servizio registrato che ha stipulato contratti di SET con quasi tutti gli esattori dei settori del SET italiani, è entrato in piena operatività in data 10 maggio e dopo una fase sperimentale, in cui sono stati coinvolti circa 3.000 veicoli, incrementerà presumibilmente i propri clienti.

Per quanto attiene alla consistenza dei mancati pagamenti dei pedaggi, non si dispone di specifici dati a livello nazionale; tuttavia, si evidenzia che al momento del lancio della proposta di direttiva, la Commissione europea aveva quantificato in 300 milioni di euro annui la perdita globale derivante dal mancato pagamento dei sistemi di telepedaggio.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici



Obiettivo generale del presente intervento normativo è garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete urbana e interurbana dell'Unione europea, agevolando lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali. Obiettivo specifico è disporre di sistemi affidabili, di facile utilizzo, efficienti in termini di costi ed adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione, nonché alla futura evoluzione tecnologica, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio di accedere al mercato in maniera più semplice e non discriminatoria.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Per quanto attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di attuazione del provvedimento, si propongono i seguenti:

- il numero di richieste pervenute all'ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., di cui all'articolo 21 del provvedimento, da parte dei fornitori del S.E.T. interessati ad avere supporto per avviare i primi contatti amministrativi con gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. situati sul territorio nazionale;
- i dati contenuti nella relazione che il punto di contatto nazionale è incaricato di trasmettere alla Commissione, per la prima volta entro il 19 aprile 2023 e successivamente ogni tre anni, riguardanti il numero di ricerche automatizzate effettuate dal punto di contatto destinate ai punti di contatto nazionale degli Stati membri in conseguenza di mancati pagamenti di pedaggi stradali, nonché il numero di richieste non andate a buon fine.

Si ritengono rappresentativi i dati su riferiti, atteso che riguardano due aspetti innovativi della direttiva (UE) 2019/520, ritenuti qualificanti dalla Commissione europea all'atto della presentazione della proposta di direttiva nell'ambito del "Primo pacchetto mobilità" in data 31 maggio 2017.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L'opzione zero non è contemplabile in quanto, laddove non si procedesse al recepimento della direttiva (UE) 2019/520, l'Italia sarebbe esclusa dal processo di perfezionamento del sistema di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete urbana e interurbana dell'Unione europea, che agevola lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono i fornitori del S.E.T. e gli esattori del S.E.T., che dovranno conformarsi alle nuove procedure di comunicazione dei dati previste per l'inserimento dei dati nel registro elettronico del S.E.T. e che saranno tenuti al rispetto di specifici obblighi nei reciproci rapporti e in quelli con l'Amministrazione. Destinatari del provvedimento sono anche gli utenti, ai quali è consentito abbonarsi al servizio 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, e che saranno tenuti al rispetto degli obblighi relativi alla correttezza di tutti i dati trasmessi ai fornitori del S.E.T. e al corretto utilizzo dell'apparecchiatura di bordo, secondo le istruzioni fornite dal fornitore del S.E.T.



Per tutti tali destinatari non sono previsti nuovi oneri economici rispetto al quadro previgente. A titolo esemplificativo, si rappresenta che la procedura di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, è già prevista nell'ambito del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458, istitutivo dei registri elettronici nazionali del telepedaggio. Parimenti, le disposizioni tecniche di cui al Capo IV dello schema di decreto, risultano già previste nell'ambito della decisione 2009/750/CE che, viene soppressa a decorrere dal 19 ottobre 2021.

È prevedibile, anzi, che la nuova normativa, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio di accedere al mercato in maniera più agevole e non discriminatoria, favorirà l'aumento della concorrenza e potenzialmente la riduzione dei costi di abbonamento degli utenti. Inoltre, la previsione della facoltà per i fornitori del S.E.T. di fornire agli utenti dei veicoli leggeri una apparecchiatura di bordo compatibile anche soltanto con la tecnologia a microonde (senza obbligo di tecnologia satellitare o di comunicazione mobile) fino al 31 dicembre 2027, favorirà la riduzione dei costi del servizio agevolandone la diffusione.

Per quanto riguarda le Amministrazioni coinvolte nell'attuazione del provvedimento si segnala che vengono previsti nuovi oneri amministrativi a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta a quelli già attualmente previsti.

In particolare, con gli articoli 18 e 21 dello schema di decreto legislativo, in attuazione di specifiche disposizioni della direttiva (UE) 2019/520, vengono istituiti due nuovi uffici.

Il primo è l'ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., con il compito di fornire assistenza ai fornitori del S.E.T. che ne fanno richiesta, agevolando e coordinando i primi contatti amministrativi con gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. situati sul territorio nazionale. Il secondo è il punto di contatto nazionale, incaricato di seguire le procedure per lo scambio di informazioni con i punti di contatto nazionali degli altri Stati dell'Unione europea 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. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili saranno individuate le Direzioni generali competenti incaricate di operare come ufficio di contatto unico e come punto di contatto nazionale. Si evidenzia che per gli adempimenti relativi a tali articoli è necessaria una idonea dotazione di personale che, tuttavia, verrà assicurata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Per quanto concerne le attività previste in capo al Ministero dello sviluppo economico, relativamente agli organismi notificati di cui all'articolo 17, si segnala che non sono previsti oneri aggiuntivi rispetto alla vigente disciplina.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Riguardo alle micro e piccole imprese, si rappresenta che non sono previsti nuovi oneri rispetto al quadro vigente. È prevedibile anzi che la nuova normativa, consentendo una maggiore concorrenza, ridurrà i costi per tutti gli attori del S.E.T.

B. Effetti sulla concorrenza

La nuova normativa, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio di accedere al mercato in maniera più agevole e non discriminatoria, favorirà l'aumento della concorrenza e potenzialmente la riduzione dei costi di abbonamento degli utenti.

In particolare, la previsione dell'obbligo per gli esattori del S.E.T. di comunicare e rendere pubbliche, nell'ambito del registro elettronico nazionale, in maniera trasparente, le



condizioni commerciali del servizio, comprendenti anche gli oneri fissi applicabili che devono essere pagati dai fornitori S.E.T., dovrebbe incrementare il numero dei fornitori presenti sul mercato, aumentando la possibilità di scelta degli utenti.

Inoltre, la previsione della facoltà per i fornitori del S.E.T. di fornire agli utenti dei veicoli leggeri una apparecchiatura di bordo compatibile anche soltanto con la tecnologia a microonde (senza obbligo di tecnologia satellitare o di comunicazione mobile) fino al 31 dicembre 2027, favorirà la riduzione dei costi del servizio agevolandone la diffusione.

C. Oneri informativi

Non si ravvisano condizioni e fattori che possano incidere in maniera rilevante sui soggetti pubblici coinvolti.

Sul fronte dei soggetti privati si segnalano solo i nuovi obblighi previsti in capo agli esattori del S.E.T. di comunicare e rendere pubbliche in anticipo, in maniera trasparente, le condizioni commerciali del servizio, comprendenti anche gli oneri fissi applicabili che devono essere pagati dai fornitori S.E.T. in maniera non discriminatoria.

Ad oggi, nel registro nazionale risultano iscritti 27 settori del SET i cui esattori devono compilare la scheda di cui all'allegato 7, punto 3, dello schema di decreto, contenente le informazioni di cui all'allegato 2.

In base allo schema relativo al punto 2.1 "Imprese" dell'allegato 2 del d.P.C.M. 25 gennaio 2013, risulta quanto segue (evidenziato in giallo il valore in euro scelto):

| | | | | | |
|---|--|--|---------|--------------------------|--|
| A | Acquisizione della modulistica | | 10 | Modalità di acquisizione | Acquisizione on-line |
| | | | 30 | | Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale |
| | | | 70 | | Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale |
| B | Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione | | 10-60 | Contenuto informativo | Richiesta di informazioni semplici e di immediata reperibilità (ad es. dati anagrafici) |
| | | | 100 | | Richiesta di informazioni di media complessità, derivanti da elaborazioni elementari (ad es. dati derivanti da bilancio, dati di sintesi contenuti negli allegati) |
| | | | 200-800 | | Richiesta di informazioni di elevata complessità, derivanti da rilevazioni di dati ad hoc e/o da elaborazioni articolate (ad es. dati sulla produzione di determinate sostanze, dichiarazioni fiscali) |
| C | Predisposizione rapporto/relazione/documento tecnico | | 140 | Contenuto informativo | Documenti sintetici contenenti informazioni relative a fatti o circostanze di immediata disponibilità |
| | | | 410 | | Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di semplice esecuzione |
| | | | 700- | | Documenti che richiedono |



| | | | | | |
|---|---|--|------|---|--|
| | | | 3000 | | rilevazioni o elaborazioni di complessità medio-alta |
| D | Annotazioni su formulari e registri | | 10 | Complessità nella raccolta ed elaborazione delle informazioni e frequenza delle annotazioni | Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità |
| | | | 60 | | Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media complessità o annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità |
| | | | 100 | | Annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media o elevata complessità |
| E | Copia della documentazione | | 3 | Complessità e voluminosità della documentazione da copiare | Copia di documenti semplici e poco voluminosi |
| | | | 5 | | Copia di documenti semplici e voluminosi |
| | | | 15 | | Copia di documenti complessi |
| G | Trasmissione alla pubblica amministrazione o a soggetti terzi | | 10 | Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli | Trasmissione on-line, via fax, via posta ordinaria |
| | | | 30 | | Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello comunale o via posta raccomandata |
| | | | 70 | | Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello sovramunicipale (ad es. capoluoghi di provincia) |
| I | Archiviazione | | 10 | Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare | Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi |
| | | | 30 | | Archiviazione su supporto cartaceo di documenti complessi o voluminosi |
| L | Assistenza a verifica e ispezioni | | 50 | Complessità delle informazioni richieste | Verifica di informazioni di semplice reperimento da parte dell'impresa |
| | | | 220 | | Verifica di informazioni di complesso reperimento che possono richiedere l'effettuazione di elaborazioni da parte dell'impresa |

La somma del valore in euro è pari a 333. Pertanto, gli oneri introdotti possono essere quantificati in euro 8.991 (333x27).



Il medesimo onere di 333 euro sarà previsto anche in capo a ciascuno degli eventuali esattori di pedaggio designati, ovvero dai soggetti individuati come esattori di pedaggi di un futuro settore del S.E.T. (ad esempio nuovi concessionari autostradali non ancora in esercizio), con congruo anticipo per consentire l'accreditamento dei fornitori del S.E.T. interessati, al più tardi entro un mese dall'avvio operativo del nuovo sistema di pedaggio.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento legislativo, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla normativa europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Fatta salva la necessità di recepire nell'ordinamento nazionale delle nuove disposizioni europee, si è salvaguardato il sistema in atto, prevedendo le necessarie integrazioni in adeguamento alla direttiva di rifusione.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

I soggetti responsabili della concreta attuazione dell'intervento normativo sono il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero dello sviluppo economico, nonché ACCREDIA (l'organismo nazionale italiano di accreditamento), che sono, ciascuno per i propri aspetti di competenza, coinvolti nelle procedure previste dal decreto legislativo.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili monitorerà la corretta applicazione delle disposizioni contenute nel decreto legislativo con particolare riferimento al rispetto delle procedure previste per l'iscrizione nei registri elettronici nazionali. Con riguardo al processo di raccolta di informazioni e dati utili a verificare l'attuazione del provvedimento si potranno utilizzare i seguenti indicatori:

- il numero di richieste pervenute all'ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., di cui all'articolo 18 del provvedimento, da parte dei fornitori del S.E.T. interessati ad avere supporto per avviare i primi contatti amministrativi con gli esattori di pedaggi competenti per i settori del S.E.T. situati sul territorio nazionale;
- i dati contenuti nella relazione, che il punto di contatto nazionale è incaricato di trasmettere alla Commissione, per la prima volta entro il 19 aprile 2023 e successivamente ogni tre anni, riguardanti il numero di ricerche automatizzate effettuate dal punto di contatto, destinate ai punti di contatto nazionale degli Stati membri in conseguenza di mancati pagamenti di pedaggi stradali, nonché il numero di richieste non andate a buon fine.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

1. Descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione

Al fine di giungere alla definizione di un testo condiviso, si è operato mediante un apposito Gruppo di lavoro costituito nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con rappresentanti delle diverse direzioni generali che hanno



competenze interrelate in materia, nonché con rappresentanti di Anas S.p.a. e Aiscat. Nel corso delle attività di approfondimento tecnico da parte del Gruppo di lavoro è stato consultato l'organismo nazionale italiano di accreditamento, ACCREDIA.

2. Elenco dei soggetti che hanno partecipato alle consultazioni

- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Anas S.p.A;
- AISCAT;
- ACCREDIA.

3. Periodi in cui si sono svolte le consultazioni

Le consultazioni si sono svolte nel periodo marzo-maggio 2021.

4. Principali risultati emersi dalle consultazioni

E' emersa una generale condivisione dello schema di decreto legislativo. Il testo del provvedimento recepisce le osservazioni che si sono ritenute valide e pertinenti, provenienti dai soggetti che hanno partecipato alle consultazioni, che hanno consentito l'affinamento degli aspetti tecnici e procedurali del provvedimento, anche in relazione al contenuto dei regolamenti.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

Non si ravvisano difficoltà in ordine al procedimento in questione che recepisce le avvenute modifiche da parte dell'Unione europea, anche in considerazione della costante informazione, resa agli *stakeholders* del settore, avvenuta anche durante la fase ascendente della normativa europea di che trattasi.

A livello nazionale è stato costituito un apposito gruppo di lavoro costituito nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con rappresentanti delle diverse direzioni generali che hanno competenze interrelate in materia (Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali; Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali; Direzione generale per i sistemi informativi e statistici; Direzione generale per la sicurezza stradale; Direzione generale per la motorizzazione; Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli autotrasporti; Ufficio di Segreteria dell'Organismo di Conciliazione del Servizio Europeo di Telepedaggio; Ufficio Legislativo), nonché con rappresentanti di Anas S.p.a. e AISCAT.

Nel corso delle attività di approfondimento, sia sotto il profilo tecnico che giuridico della normativa in esame, da parte del Gruppo di lavoro, sono state svolte tre riunioni in forma plenaria, rispettivamente in data 12 marzo 2021, 9 aprile 2021 e 7 maggio 2021, nonché numerose altre riunioni a livello dei cinque sottogruppi in cui è stato articolato il processo. Da completarsi con passaggi iter parlamentare.

