

# dossier

Settembre 2021

Schema di decreto legislativo  
concernente l'interoperabilità dei sistemi  
di telepedaggio stradale e scambio  
transfrontaliero di informazioni sul  
mancato pagamento dei pedaggi stradali  
nell'Unione

---

Atto del Governo n. 268

---



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati

X  
V  
I  
I  
I  
L  
E  
G  
I  
S  
L  
A  
T  
U  
R  
A

*La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.*

*La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.*

*L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.*



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it –  @SR\_Bilancio

Nota di lettura n. 234



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs\_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 352

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

---

La documentazione dei servizi e degli uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

## INDICE

PREMESSA .....	1
Articolo 1 ( <i>Finalità e ambito di applicazione</i> ) Articolo 2 ( <i>Definizioni</i> ) .....	1
Articolo 3 ( <i>Soluzioni tecnologiche</i> ).....	2
Articolo 4 ( <i>Registrazione dei fornitori del SET</i> ).....	2
Articolo 5 ( <i>Diritti ed obblighi dei fornitori del SET</i> ).....	2
Articolo 6 ( <i>Diritti ed obblighi degli esattori dei pedaggi</i> ).....	3
Articolo 7 ( <i>Remunerazione</i> ) .....	4
Articolo 8 ( <i>Pedaggi</i> ).....	4
Articolo 9 ( <i>Contabilità</i> ).....	5
Articolo 10 ( <i>Diritti e obblighi degli utenti del SET</i> ) .....	5
Articolo 11 ( <i>Istituzioni e funzioni</i> ) .....	5
Articolo 12 ( <i>Servizio continuo unico</i> ) .....	6
Articolo 13 ( <i>Elementi aggiuntivi riguardanti il SET</i> ) .....	6
Articolo 14 ( <i>Componenti di interoperabilità</i> ) .....	7
Articolo 15 ( <i>Procedure di salvaguardia</i> ).....	7
Articolo 16 ( <i>Trasparenza delle valutazioni</i> ) .....	8
Articolo 17 ( <i>Organismi notificati</i> ).....	8
Articolo 18 ( <i>Ufficio di contatto unico</i> ).....	9
Articolo 19 ( <i>Registri</i> ) .....	10
Articolo 20 ( <i>Sistemi pilota</i> ) .....	11
Articolo 21 ( <i>Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri</i> ) .....	12
Articolo 22 ( <i>Lettera di informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale</i> ) .....	13
Articolo 23 ( <i>Procedimenti di follow-up da parte delle entità responsabili della riscossione</i> ) ..	13
Articolo 24 ( <i>Relazione degli Stati membri alla Commissione</i> ).....	14
Articolo 25 ( <i>Protezione dei dati</i> ).....	14
Articolo 26 ( <i>Aggiornamento allegati</i> ) .....	14
Articolo 27 ( <i>Clausola di invarianza finanziaria</i> ).....	14
Articolo 28 ( <i>Entrata in vigore</i> ).....	15



## INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

---

<b>Natura dell'atto:</b>	Schema di decreto legislativo	
<b>Atto del Governo n.</b>	268	
<b>Titolo breve:</b>	Schema di decreto legislativo concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione	
<b>Riferimento normativo:</b>	articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53	
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	Presente	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
<b>Commissione competente:</b>	8 <sup>a</sup> Lavori pubblici, comunicazioni	VIII Ambiente XIV Politiche dell'Unione europea V Bilancio

---

### PREMESSA

Il presente schema di decreto legislativo reca l'attuazione della direttiva UE 2019/520 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; è stato predisposto in base alla delega contenuta all'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53 (legge di delegazione europea 2019-2020), Allegato A, n. 8.

Il provvedimento si compone di 28 articoli ed è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le norme considerate dalla relazione tecnica nonché le ulteriori disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

#### **Articolo 1 (Finalità e ambito di applicazione)**

#### **Articolo 2 (Definizioni)**

L'articolo 1 individua le finalità e l'ambito di applicazione dello schema di decreto. In particolare, il provvedimento è finalizzato a garantire l'interoperabilità ai sensi della direttiva (UE) 2019/520 dei sistemi di telepedaggio stradale sull'intera rete stradale nazionale urbana e interurbana 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 prevedono alcune disapplicazioni per la disciplina relativa al Servizio europeo di telepedaggio (articoli da 3 a 20) laddove i costi di adeguamento alle prescrizioni sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici. Si prevede, inoltre, che la disciplina sul Servizio europeo di telepedaggio (SET) non si applica alle tariffe di parcheggio.

L'articolo 2 reca l'illustrazione delle definizioni utilizzate nel presente provvedimento.

**La RT** afferma che le norme non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 3** ***(Soluzioni tecnologiche)***

La norma 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.

Tutti i dispositivi di telepedaggio esistenti, che utilizzano altre tecnologie, devono conformarsi alle tecnologie sopra descritte.

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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, atteso che la norma prevede l'adeguamento delle tecnologie non conformi, andrebbe chiarito: in quale misura risulti necessario adeguare i sistemi esistenti; l'entità degli oneri conseguenti; se gli oneri di adeguamento possano ricadere sull'utenza finale mediante il sistema tariffario. Andrebbe poi individuata la titolarità degli oneri e andrebbe confermato che essi non siano attribuibili alla finanza pubblica, in presenza di soggetti pubblici o a partecipazione pubblica, quali l'ANAS o una concessionaria a partecipazione pubblica.

### **Articolo 4** ***(Registrazione dei fornitori del SET)***

La norma definisce la procedura per la iscrizione nel registro dei fornitori del SET, elencando i requisiti che i soggetti con sede legale nel territorio nazionale devono possedere.

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 SET.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, si rinvia alle osservazioni contenute ai successivi articoli 18 e 19.

### **Articolo 5** ***(Diritti ed obblighi dei fornitori del SET)***

La norma disciplina i diritti e gli obblighi dei fornitori del SET. In particolare, si prevede che i fornitori del SET debbano:

- concludere contratti di SET con riguardo a tutti i settori del SET 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 SET una volta che hanno concluso i relativi contratti;
- pubblicare informazioni sulla copertura dei rispettivi settori del SET e su eventuali modifiche della stessa;
- fornire agli utenti un'apparecchiatura di bordo che soddisfi i requisiti di legge;
- tenere elenchi di apparecchiature di bordo non valide (in quanto non rispondenti ai requisiti previsti dalla normativa vigente) relativi ai loro contratti di SET 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 SET e fornire agli esattori di pedaggi tutte le informazioni necessarie per consentire loro di verificare il calcolo del pedaggio applicato dai fornitori del SET ai veicoli degli utenti, nonché collaborare con gli esattori di pedaggi al fine di identificare presunti trasgressori.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo,** non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 6** ***(Diritti ed obblighi degli esattori dei pedaggi)***

La norma disciplina i diritti e gli obblighi degli esattori di pedaggio. In particolare, si prevede che:

- qualora un settore del SET non sia conforme alle condizioni di interoperabilità del SET, 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 SET con il sistema di pedaggio;
- gli esattori di pedaggio competenti per i settori del SET iscritti nel registro dei settori del SET di cui all'articolo 19 elaborino e gestiscano, relativamente al rispettivo settore, una dichiarazione che stabilisce le condizioni generali di accesso dei fornitori del SET, ai settori del SET;
- 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 SET, in modo che i potenziali fornitori possano provvedere alle relative procedure di accreditamento.
- il pedaggio applicato dagli esattori di pedaggi agli utenti del SET non debba superare il corrispondente pedaggio nazionale o locale. Gli eventuali 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.
- gli esattori di pedaggi collaborino in maniera non discriminatoria con i fornitori del SET o i produttori o gli organismi notificati, allo scopo di valutare l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità nei settori del SET di loro competenza.

**La RT** afferma che la disposizione nel disciplinare i diritti e gli obblighi degli esattori di pedaggio, prevede altresì adempimenti in capo all'ufficio responsabile della tenuta dei registri del SET. La RT sottolinea comunque che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, circa gli oneri connessi alla tenuta dei registri si rinvia alle osservazioni formulate ai successivi articoli 18 e 19.

Relativamente agli adempimenti in capo agli esattori di pedaggi e atteso che il pedaggio applicato agli utenti del SET non deve superare il corrispondente pedaggio nazionale o locale, andrebbe chiarito, qualora gli esattori di pedaggi siano soggetti pubblici o a partecipazione pubblica, se gli oneri connessi agli adempimenti recati dalla norma siano a carico dei relativi bilanci, specificandone la relativa sostenibilità.

### **Articolo 7 (Remunerazione)**

La norma stabilisce il diritto alla remunerazione dei fornitori del SET da parte degli esattori di pedaggio, nonché la metodologia per la definizione di tale remunerazione. Si stabilisce, inoltre, che, nel caso sia previsto a livello nazionale un fornitore di servizi principale, ovvero un fornitore di servizi di pedaggio con obblighi specifici o con diritti specifici, 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.

**La RT** 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, 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.

**Al riguardo**, andrebbe assicurato, ai fini della copertura dell'onere da remunerazione da parte degli esattori di pedaggio, l'integrale copertura mediante tariffa anche nei casi in cui la remunerazione dei fornitori del SET possa differire rispetto a quella del fornitore di servizi principale.

### **Articolo 8 (Pedaggi)**

La norma 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 SET. L'esattore di pedaggi ha il diritto di chiedere a un fornitore del SET il pagamento del pedaggio a fronte di comprovati rapporti di pedaggio.



**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 9 (Contabilità)**

La norma 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. 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 10 (Diritti e obblighi degli utenti del SET)**

La norma disciplina i diritti e gli obblighi degli utenti del SET. 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. Con il pagamento di un pedaggio da parte di un utente del SET al proprio fornitore, si ritengono adempiuti gli obblighi di pagamento dell'utente nei confronti dell'esattore di pedaggi competente.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 11 (Istituzioni e funzioni)**

La norma 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, tra cui facilitare la mediazione tra gli esattori di pedaggi con un settore del SET situato nel territorio nazionale e i fornitori del SET che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali esattori. L'organismo di conciliazione è incaricato di verificare che le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi ai fornitori del SET 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, andrebbe assicurato che anche i nuovi compiti previsti dalla presente norma in capo all'organismo di conciliazione siano svolti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### **Articolo 12** **(Servizio continuo unico)**

La norma stabilisce che il SET deve essere fornito agli utenti come servizio continuo unico.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 13** **(Elementi aggiuntivi riguardanti il SET)**

La norma stabilisce che l'interazione tra gli utenti del SET e gli esattori di pedaggio in ambito SET, è limitata, ove applicabile, al solo processo di fatturazione e ai processi di riscossione coercitiva e che le interazioni tra utenti e fornitori del SET, o la loro apparecchiatura di bordo, possono essere specifiche per ciascun fornitore a condizione che non sia compromessa l'interoperabilità.

Inoltre, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha la possibilità, su richiesta, di utilizzare i dati sul traffico relativi ai clienti dei diversi fornitori di servizi di pedaggio per le politiche in materia di circolazione stradale e per il miglioramento della gestione del traffico.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, relativamente alla possibilità concessa al Ministero delle infrastrutture e della mobilità di utilizzare i dati del traffico relativi ai clienti dei diversi fornitori di servizi di pedaggio per finalità inerenti la circolazione e la gestione del traffico, andrebbe assicurato che a tali attività si possa farvi fronte mediante le risorse presenti a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## **Articolo 14** **(Componenti di interoperabilità)**

La norma 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 SET interessati al lancio operativo del nuovo sistema.

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 SET già accreditati al sistema prima della modifica sostanziale dello stesso. Tale programmazione deve consentire l'accreditamento o il riaccreditamento dei fornitori del SET interessati.

Inoltre, ciascun esattore di pedaggi responsabile di un settore del SET 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. Gli esattori di pedaggi possono chiedere ai fornitori del SET o ai loro mandatarî la copertura dei costi dei relativi test.

**La RT**, con riferimento alla possibilità per gli esattori di pedaggio di richiedere ai fornitori del SET o ai loro mandatarî la copertura dei costi dei test, 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 è evidente che, analogamente a quanto illustrato all'articolo 7, saranno le tariffe di pedaggio ad includere tali oneri che, in tal caso, sono meramente eventuali.

**Al riguardo**, andrebbero fornite maggiori informazioni circa la metodologia da adottare al fine di ricomprendere la spesa per le verifiche di idoneità e relative certificazioni nella determinazione delle tariffe, considerato che si tratta di attività da fornire su richiesta e quindi non è possibile predeterminare con certezza la sua ampiezza.

## **Articolo 15** **(Procedure di salvaguardia)**

La norma detta una disciplina delle 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. Si prevede inoltre 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, andrebbe assicurato che alle attività previste dalla norma il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa farvi fronte mediante le risorse presenti a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

### **Articolo 16** ***(Trasparenza delle valutazioni)***

La norma 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 SET 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 17** ***(Organismi notificati)***

La norma 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.

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 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.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili revoca 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.

**La RT** afferma che la norma 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.

**Al riguardo**, stante la mancanza di una qualsiasi previsione in norma, andrebbe assicurato che anche il nuovo protocollo d'intesa preveda l'assenza di costi a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Inoltre andrebbe confermato che alle attività cui saranno chiamate a svolgere le istituzioni coinvolte si provvederà con le risorse previste a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

### **Articolo 18** ***(Ufficio di contatto unico)***

La norma attribuisce 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 SET. L'ufficio di contatto unico è responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali del SET.

**La RT** afferma che la norma 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, la RT 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. La RT 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.

**Al riguardo**, stante i chiarimenti forniti dalla RT, si prende atto che attualmente le competenze della futura Direzione generale che opera quale ufficio di contatto unico per i fornitori del SET sono svolte a legislazione vigente dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali. Tuttavia si osserva che l'invarianza della disposizione è comunque rimessa ad un decreto ministeriale di individuazione della Direzione in esame, la cui emanazione è successiva a quella del presente provvedimento, per cui una possibile verifica di invarianza degli effetti sarà riscontrabile solo successivamente a tale adozione.

Inoltre, si osserva che la dotazione di personale è particolarmente esigua, trattandosi di un dirigente e altre 2,5 unità di personale (una è infatti al 50%), per cui andrebbero forniti elementi più puntuali idonei a dimostrare l'adeguatezza del personale disponibile.

### **Articolo 19** **(Registri)**

La norma attribuisce all'ufficio di contatto unico la tenuta dei registri elettronici nazionali del SET. Sono previsti tre registri:

- a) registro dei settori del SET situati nel territorio nazionale;
- b) registro dei fornitori del SET cui è stata concessa la registrazione ai sensi dell'articolo 4;
- c) registro Ufficio di contatto unico per il SET.

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 SET iscritti nel registro. I registri elettronici nazionali del SET sono collocati in modo accessibile al pubblico su apposita sezione del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e sono 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 SET e dei fornitori del SET, rispettivamente, i settori e i fornitori già risultanti iscritti nei registri nazionali esistenti 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, hanno la facoltà di formulare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili apposita richiesta di iscrizione nel registro dei settori del SET. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri provvede ad iscrivere nel registro elettronico nazionale il settore del SET interessato. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri comunica, con mezzi elettronici, alla Commissione europea i registri dei settori del SET e dei fornitori del SET entro il 31 dicembre di ogni anno.

**La RT** afferma che 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,

A tal proposito ribadisce quanto già evidenziato al precedente articolo 18 l'attuale assegnazione delle competenze individuate dalla norma 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.

**Al riguardo**, si rinvia a quanto osservato all'articolo 18.

### **Articolo 20 (Sistemi pilota)**

La norma prevede 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 ed eventualmente chiedere, previa motivazione, la prosecuzione oltre i tre anni.

**La RT** afferma che i sistemi pilota potrebbero essere proposti, con oneri a loro carico, da esattori del pedaggio già in esercizio o nuovi.

La RT sottolinea che qualora il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile 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. La RT precisa che, trattandosi di sistema pilota con tecnologie non ancora in uso, non è possibile, ad oggi, stimare 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.

**Al riguardo**, si osserva che la norma non reca alcuna previsione circa l'attribuzione dell'onere dei sistemi pilota a carico degli esattori del pedaggio, per cui andrebbe valutata l'opportunità di inserire tale previsione in norma.

Inoltre, pur condividendo che la promozione di un sistema pilota da parte del Ministero è facoltativa e dunque non vincolante, si osserva che l'avvio di un sistema pilota non può essere subordinato alla valutazione della presenza eventuale delle necessarie risorse sui pertinenti capitoli di bilancio ma è connessa all'individuazione in norma degli oneri e della relativa copertura finanziaria essendo le ordinarie disponibilità di bilancio già finalizzate a legislazione vigente. Peraltro, il capitolo indicato dalla RT reca uno stanziamento di 1 milione e 156 mila euro per ciascun anno del triennio 2021/2023.

## **Articolo 21**

### ***(Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri)***

La norma 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 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 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 che lo stesso punto di contatto nazionale si faccia carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione dell'applicazione software.

**La RT** 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, la RT 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.



**Al riguardo**, andrebbe assicurato che la procedura in esame per lo scambio di informazioni possa essere garantita con le risorse attualmente utilizzate e senza pregiudizio delle altre funzioni svolte a valere sul medesimo personale. In particolare, andrebbe evidenziato se la facoltà di effettuare ricerche automatizzate da parte dei punti di contatto degli Stati membri dell'Unione europea determinerà un incremento delle connesse attività di immissione dati (l'allegato III al presente decreto prevede 25 tipologie di dati da inserire) e di gestione del programma.

Con riferimento all'utilizzo dell'applicativo software EUCARIS, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT, non si formulano osservazioni.

## **Articolo 22**

### ***(Lettera di informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale)***

La norma 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. 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

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, pur in presenza di una generale clausola di invarianza finanziaria, andrebbe assicurato che il punto di contatto nazionale svolga i compiti previsti dalla norma nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

## **Articolo 23**

### ***(Procedimenti di follow-up da parte delle entità responsabili della riscossione)***

La norma 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, pur in presenza di una generale clausola di invarianza finanziaria, andrebbe assicurato che il punto di contatto nazionale svolga i compiti previsti dalla norma nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

## **Articolo 24** ***(Relazione degli Stati membri alla Commissione)***

La norma 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.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, pur in presenza di una generale clausola di invarianza finanziaria, andrebbe assicurato che il punto di contatto nazionale svolga i compiti previsti dalla norma nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

## **Articolo 25** ***(Protezione dei dati)***

La norma stabilisce l'applicazione della normativa a garanzia della protezione dei dati anche alle informazioni scambiate nelle procedure definite nel presente decreto.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 26** ***(Aggiornamento allegati)***

La norma indica le modalità di aggiornamento degli allegati al presente provvedimento.

**La RT** afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare

## **Articolo 27** ***(Clausola di invarianza finanziaria)***

La norma reca la clausola di invarianza finanziaria stabilendo che dall'attuazione delle disposizioni del presente 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.

**La RT** ribadisce il contenuto della norma.

**Al riguardo**, si rinvia alle osservazioni contenute nei precedenti articoli.

**Articolo 28**  
***(Entrata in vigore)***

La norma stabilisce l'entrata in vigore del presente provvedimento il 19 ottobre 2021 e contestualmente la cessazione di efficacia del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005.

**La RT** descrive la norma.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.