

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVIII LEGISLATURA —————

N. 268

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante 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

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 29 luglio 2021)



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per gli Affari giuridici e legislativi
*Ufficio studi, documentazione giuridica
e qualità della regolazione*
Servizio studi, documentazione giuridica e parlamentare

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DAGL 0008876 P-
del 28/07/2021



34998637

472/PAGS/2021

DIPARTIMENTO PER I
RAPPORTI CON IL
PARLAMENTO
Alla c.a. del Capo Dipartimento

e, p.c.

DIPARTIMENTO PER LE
POLITICHE EUROPEE
Alla c.a. del Capo Dipartimento

MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' SOSTENIBILI
Ufficio Legislativo

OGGETTO: 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.

Si trasmette, per il successivo inoltro al Parlamento ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti, il provvedimento in oggetto, approvato in esame preliminare nella riunione del Consiglio dei Ministri dell'8 luglio 2021, corredato delle prescritte relazioni e munito del "VISTO" del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

Si fa riserva di inviare il parere della Conferenza Unificata non appena perverrà a questo Dipartimento.

Si segnala che il termine di scadenza della delega è l'8 agosto 2021.

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
(Pres. Carlo Deodato)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2019/520, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 19 MARZO 2019, CONCERNENTE L'INTEROPERABILITA' DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO STRADALE E INTESA AD AGEVOLARE LO SCAMBIO TRANSFRONTALIERO DI INFORMAZIONI SUL MANCATO PAGAMENTO DEI PEDAGGI STRADALI NELL'UNIONE

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87, quinto comma, della Costituzione;

VISTO l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE;

VISTO 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;

VISTO 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;

VISTA la direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità;

VISTA 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;

VISTA la decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada;

VISTO il decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, recante disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300;

VISTO il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, concernente codice in materia di protezione dei dati personali, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE;

VISTO il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e, in particolare, gli articoli 31, 32 e 36;

VISTA la legge 6 agosto 2013, n. 97, recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013, e, in particolare, l'articolo 31;



VISTO il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 194, recante attuazione della direttiva 2004/108/CE relativa alla compatibilità elettromagnetica, e della direttiva 2014/30/UE del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica (rifusione) che ne dispone l'abrogazione;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante codice dei contratti pubblici;

VISTO il decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128, recante attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE;

VISTO il decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati);

VISTA la legge 22 aprile 2021, n. 53, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020, e, in particolare, l'articolo 1 e l'Allegato A, n. 8;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495, recante Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa (Testo A);

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, recante recepimento della direttiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 60 del 13 marzo 2006;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 luglio 2010, n. 458, recante istituzione dei registri nazionali elettronici dei settori e dei fornitori del Servizio europeo di telepedaggio, pubblicato, per comunicato, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 228 del 29 settembre 2010;

VISTO 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 ai sensi degli articoli 10 e 11 della decisione della Commissione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009 sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione dell'8 luglio 2021;

ACQUISITO il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del.....;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri adottata nella riunione del;

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'interno e dello sviluppo economico;

EMANA

il seguente decreto legislativo:



CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1

(Finalità e ambito di applicazione)

1. Il presente decreto disciplina le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio presenti sull'intera rete stradale e autostradale di competenza statale ovvero degli enti territoriali e su altre strutture come tunnel, ponti e traghetti e per agevolare lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli con riferimento a veicoli e proprietari o intestatari di veicoli per i quali si è verificato un mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione europea.
2. Le disposizioni del presente decreto si applicano a tutti i sistemi di pedaggio stradale, ad eccezione degli articoli da 3 a 20 che non trovano applicazione limitatamente ai sistemi di pedaggio non rientranti nella definizione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera l), e ai sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali. In tali casi l'applicazione delle medesime disposizioni riveste carattere facoltativo e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 7.
3. Il presente decreto non si applica alle tariffe di parcheggio.
4. L'obiettivo dell'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nell'Unione europea è assicurato tramite un Servizio europeo di telepedaggio (SET), complementare rispetto ai sistemi di telepedaggio nazionali.

ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
 - a) “*servizio europeo di telepedaggio (SET)*”: il servizio di pedaggio fornito in esecuzione di un contratto in uno o più settori del SET da un fornitore del SET a un utente del SET;
 - b) “*servizio di pedaggio*”: il servizio che consente agli utenti di utilizzare un veicolo in uno o più settori del SET in esecuzione di un unico contratto e, se necessario, con un'apparecchiatura di bordo, e che include:
 - 1) se necessario, la fornitura agli utenti di apparecchiature di bordo personalizzate e il mantenimento della loro funzionalità;
 - 2) la garanzia che all'esattore di pedaggi sia corrisposto il pedaggio dovuto dall'utente;
 - 3) la fornitura all'utente di mezzi con cui effettuare il pagamento o l'accettazione di quelli già esistenti;
 - 4) la riscossione del pedaggio dall'utente;
 - 5) la gestione dei rapporti di clientela con l'utente;
 - 6) l'attuazione e il rispetto delle politiche in materia di sicurezza e riservatezza applicabili ai sistemi di pedaggio stradale;
 - c) “*fornitore di servizi di pedaggio*”: un soggetto giuridico che fornisce servizi di pedaggio in uno o più settori del SET per una o più classi di veicoli;
 - d) “*esattore di pedaggi*”: un soggetto pubblico o privato che riscuote pedaggi per la circolazione di veicoli in un settore del SET;
 - e) “*esattore di pedaggi designato*”: un soggetto pubblico o privato individuato come esattore di pedaggi di un futuro settore del SET;
 - f) “*fornitore del SET*”: un soggetto che, in esecuzione di contratti distinti, concede l'accesso al SET a un utente del SET, trasferisce i pedaggi al pertinente esattore di pedaggi ed è registrato nello Stato membro in cui ha sede legale;
 - g) “*utente del SET*”: una persona fisica o giuridica che ha sottoscritto un contratto con un fornitore del SET per avere accesso al SET;



- h) “*settore del SET*”: una strada, una rete stradale o strutture, come ponti o tunnel, o traghetti, per le quali è riscosso un pedaggio utilizzando un sistema di telepedaggio stradale;
- i) “*sistema conforme al SET*”: l'insieme degli elementi di un sistema di telepedaggio che sono specificamente necessari per l'integrazione dei fornitori del SET nel sistema e per il funzionamento del SET;
- l) “*sistema di telepedaggio stradale*”: un sistema di riscossione dei pedaggi in cui è previsto l'obbligo per l'utente di pagare il pedaggio esclusivamente in correlazione al rilevamento automatico della presenza del veicolo in un determinato luogo attraverso la comunicazione remota con l'apparecchiatura di bordo all'interno del veicolo o il riconoscimento automatico delle targhe;
- m) “*apparecchiatura di bordo*”: l'insieme completo dei componenti *hardware* e *software* da utilizzare nel quadro del servizio di pedaggio, installato o trasportato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, trattare e ricevere o trasmettere dati a distanza, sia essa costituita da un dispositivo distinto oppure integrata nel veicolo;
- n) “*fornitore di servizi principale*”: un fornitore di servizi di pedaggio con obblighi specifici, quale l'obbligo di sottoscrivere contratti con tutti gli utenti interessati, o con diritti specifici, quale una particolare remunerazione o un contratto a lungo termine garantito, diversi dai diritti e dagli obblighi di altri fornitori di servizi;
- o) “*componente di interoperabilità*”: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati nel SET, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del servizio, compresi oggetti tangibili e intangibili quali, a titolo esemplificativo, il *software*;
- p) “*idoneità all'uso*”: la capacità di un componente di interoperabilità di conseguire e mantenere una prestazione specifica quando è in funzione, integrata in maniera rappresentativa nel SET in relazione al sistema di un esattore di pedaggi;
- q) “*dati contestuali di pedaggio*”: le informazioni definite dall'esattore di pedaggi competente necessarie per stabilire il pedaggio dovuto per far circolare un veicolo in un particolare settore sottoposto a pedaggio e concludere la transazione di pedaggio;
- r) “*rapporto di pedaggio*”: attestazione di conferma a un esattore di pedaggi della presenza di un veicolo in un settore del SET in un formato concordato tra il fornitore del servizio di pedaggio e l'esattore di pedaggi;
- s) “*parametri di classificazione dei veicoli*”: informazioni relative ai veicoli secondo le quali si calcolano i pedaggi sulla base dei dati contestuali di pedaggio;
- t) “*back-office*”: il sistema elettronico centrale usato dall'esattore di pedaggi, da un gruppo di esattori di pedaggi che ha creato un *hub* di interoperabilità o da un fornitore del SET per raccogliere, trattare e inviare informazioni nel quadro di un sistema di telepedaggio stradale;
- u) “*sistema modificato sostanzialmente*”: un sistema esistente di telepedaggio stradale che è o è stato oggetto di un cambiamento che impone ai fornitori del SET di apportare modifiche ai componenti di interoperabilità in uso, come riprogrammare o adattare le interfacce del loro back-office, in misura tale da richiedere un riaccreditamento;
- v) “*accreditamento*”: il processo definito e gestito dall'esattore di pedaggi cui deve essere sottoposto un fornitore del SET prima di essere autorizzato a fornire il SET in un settore del SET;
- z) “*pedaggio*” o “*pedaggio stradale*”: corrispettivo dovuto dall'utente della strada per circolare su una determinata strada, una rete stradale, su infrastrutture come ponti e tunnel, o traghetti;
- aa) “*mancato pagamento di un pedaggio stradale*”: un'infrazione consistente nella mancata corresponsione di un pedaggio stradale da parte di un utente della strada in uno Stato membro, come definita dalle pertinenti disposizioni nazionali di tale Stato membro;
- bb) “*Stato membro di immatricolazione*”: lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo soggetto al pagamento del pedaggio stradale;
- cc) “*punto di contatto nazionale*”: la Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, designata ai sensi dell'articolo 21 per lo scambio transfrontaliero dei dati di immatricolazione dei veicoli;



- dd) “ricerca automatizzata”: una procedura di accesso online per la consultazione delle banche dati degli Stati membri;
- ee) “veicolo”: un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati adibito o destinato al trasporto su strada di passeggeri o di merci;
- ff) “intestatario del veicolo”: la persona a nome della quale è immatricolato il veicolo, quale definita nella normativa nazionale dello Stato membro di immatricolazione;
- gg) “veicolo pesante”: un veicolo avente una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- hh) “veicolo leggero”: un veicolo avente una massa massima ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate;
- ii) “sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali”: sistemi di pedaggio operati da soggetti pubblici o privati su infrastrutture diverse dalla rete stradale di interesse nazionale e dalla rete autostradale.

ART. 3

(Soluzioni tecnologiche)

1. Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio stradale, che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo, messi in servizio, a decorrere dal 19 ottobre 2021, per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, si basano sull'uso di almeno una delle seguenti tecnologie:
 - a) posizionamento satellitare;
 - b) tecnologie di comunicazione radiomobile GSM, UMTS, LTE, 5G New Radio (ETSI TR 121 900 V16. 4.0);
 - c) tecnologia a microonde a 5,8 GHz.
2. I sistemi di telepedaggio stradale esistenti, che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo e utilizzano tecnologie diverse da quelle indicate nel comma 1, si conformano alle prescrizioni di cui al medesimo comma 1, qualora siano apportati miglioramenti tecnologici sostanziali.
3. Fatto salvo quanto previsto dal comma 5, i fornitori del SET rendono disponibili agli utenti apparecchiature di bordo idonee all'uso, interoperabili e in grado di comunicare con i sistemi di telepedaggio stradale in uso, utilizzando le tecnologie di cui al comma 1. Per le finalità di cui al primo periodo, a decorrere dal 19 ottobre 2021, le apparecchiature di bordo che utilizzano tecnologie di posizionamento satellitare immesse sul mercato devono essere compatibili con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo ed EGNOS (Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria).
4. L'apparecchiatura di bordo può utilizzare *hardware* e *software* propri, elementi di altri *hardware* e *software* già presenti nel veicolo, o entrambi. Ai fini della comunicazione con altri sistemi *hardware* presenti nel veicolo, l'apparecchiatura di bordo può utilizzare tecnologie diverse da quelle di cui al comma 1, solo se sono garantite la sicurezza, la qualità del servizio e la riservatezza. L'apparecchiatura di bordo del SET può facilitare la fruizione di servizi diversi dal pedaggio, solo se il funzionamento di tali servizi non interferisce con i servizi di pedaggio nei settori del SET.
5. Fino al 31 dicembre 2027, i fornitori del SET possono fornire agli utenti di veicoli leggeri un'apparecchiatura di bordo compatibile soltanto con la tecnologia microonde a 5,8 GHz da utilizzare nei settori del SET che non richiedono tecnologie di posizionamento satellitare o di comunicazione mobile.

CAPO II PRINCIPI GENERALI DEL SET



ART. 4

(Registrazione dei fornitori del SET)

1. I soggetti con sede legale nel territorio nazionale, ai fini dell'iscrizione nel registro dei fornitori del SET, devono dimostrare il possesso dei seguenti requisiti:
 - a) certificazione EN ISO 9001 o una certificazione equivalente;
 - b) apparecchiature tecniche e dichiarazione CE o 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;
 - c) competenza nella fornitura di servizi di telepedaggio o in altri settori pertinenti;
 - d) adeguata capacità finanziaria;
 - e) sussistenza di un piano per la gestione globale dei rischi sottoposto a verifica almeno ogni due anni;
 - f) esistenza dei requisiti di onorabilità di cui al comma 2.
2. Ai fini dell'iscrizione nel registro dei fornitori del SET, i soggetti di cui al comma 1 presentano apposita domanda alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, fornendo la documentazione idonea a comprovare il possesso dei requisiti di cui al comma 1. Per quanto riguarda il possesso dei requisiti di onorabilità, il richiedente rende, ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, una dichiarazione da cui risulta di:
 - a) non essere destinatario di comunicazione interdittiva antimafia o di informazione interdittiva antimafia, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;
 - b) non essere destinatario della sanzione interdittiva di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231;
 - c) non essere sottoposto a liquidazione giudiziale, a procedura fallimentare, di concordato fallimentare, di liquidazione coatta amministrativa o di concordato preventivo, né a procedimenti finalizzati alla dichiarazione di fallimento, di liquidazione coatta amministrativa o di dichiarazione giudiziale ovvero di ammissione alle procedure di concordato fallimentare o di concordato preventivo;
 - d) non versare in una delle condizioni di cui all'articolo 80, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;
 - e) aver ottemperato agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali.
3. Fermo quanto previsto dalla legge 7 agosto 1990, n. 241, l'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 19 del presente decreto, verificata l'esistenza dei requisiti per l'iscrizione nel registro dei fornitori del SET, adotta il relativo provvedimento entro trenta giorni decorrenti dalla data di ricezione della domanda e procede all'inserimento dei dati del fornitore nel registro di pertinenza. In caso di esito negativo dell'istruttoria, entro il medesimo termine di cui al primo periodo è adottato il provvedimento di rigetto.
4. Ai fini dell'inserimento dei dati nel registro, il fornitore del SET trasmette all'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali i propri dati secondo la modulistica di cui all'allegato II del presente decreto.

ART. 5

(Diritti e obblighi dei fornitori del SET)

1. I fornitori del SET, registrati nel registro elettronico nazionale di cui all'articolo 19, sono tenuti a concludere contratti di SET, riguardo a tutti i settori del SET, sul territorio di almeno quattro Stati membri dell'Unione europea entro trentasei mesi dalla loro registrazione, ai sensi dell'articolo 4. Detti fornitori sono altresì tenuti a concludere contratti riguardo a tutti i settori del SET in un dato Stato membro entro ventiquattro mesi dalla conclusione del primo contratto nel medesimo Stato membro, a esclusione dei settori del SET in cui gli esattori di pedaggi competenti non si conformano alle prescrizioni di cui all'articolo 6, comma 4.

2. I fornitori del SET, una volta conclusi i relativi contratti, sono tenuti a mantenere in ogni momento la disponibilità del servizio di tutti i settori del SET. Il fornitore del SET che non è in grado di assicurare la disponibilità del servizio di un settore del SET, a causa della mancata osservanza delle disposizioni del presente decreto da parte dell'esattore di pedaggi competente, comunica al medesimo esattore l'impossibilità di fornire il servizio, indicando le disposizioni del presente decreto non applicate e informandone contestualmente l'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 19. L'esattore di pedaggi competente è tenuto ad ottemperare alle prescrizioni indicate conformandosi alle pertinenti disposizioni del presente decreto per consentire al fornitore di ristabilire la disponibilità del servizio nel settore interessato.
3. I fornitori del SET sono tenuti a pubblicare, nell'ambito del registro elettronico di cui all'articolo 19, con le modalità ivi previste, informazioni sulla copertura dei rispettivi settori del SET e su eventuali modifiche della stessa, nonché, entro un mese dalla registrazione, piani dettagliati concernenti l'eventuale estensione del servizio a nuovi settori del SET, con gli aggiornamenti annuali.
4. I fornitori del SET registrati, o che forniscono il SET nel territorio nazionale, procurano agli utenti un'apparecchiatura di bordo che soddisfa i requisiti del presente decreto, del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 194, nonché del decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128.
5. I fornitori del SET che forniscono il SET nel territorio nazionale indicano, in appositi elenchi relativi ai contratti di SET stipulati con gli utenti, le apparecchiature di bordo non valide in quanto non rispondenti ai requisiti previsti dalla normativa vigente. Tali elenchi sono gestiti nel rispetto delle previsioni di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e al decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, nonché al regolamento (CE) n. 2016/679/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.
6. I fornitori del SET rendono pubbliche le loro politiche contrattuali nei confronti degli utenti.
7. Fermi restando gli obblighi specifici di cui all'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) n. 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, i fornitori del SET, che operano nel territorio nazionale, forniscono agli esattori di pedaggi le informazioni necessarie per calcolare e applicare il pedaggio ai veicoli degli utenti, ovvero forniscono 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.
8. I fornitori del SET, che operano nel territorio nazionale, collaborano con gli esattori di pedaggi al fine di identificare i presunti trasgressori dell'obbligo di pagamento del pedaggio stradale. In caso di presunto mancato pagamento di un pedaggio stradale relativo al transito di un veicolo, l'esattore di pedaggi ottiene, a richiesta, dal fornitore del SET i dati relativi al veicolo medesimo, con l'indicazione dei dati del proprietario o intestatario, cliente del fornitore del SET. Tali dati sono resi immediatamente disponibili dal fornitore del SET. L'esattore di pedaggi ha l'obbligo di non comunicare tali dati ad altro fornitore di servizi di pedaggio. Se l'esattore di pedaggi è integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati sono utilizzati esclusivamente allo scopo di identificare presunti trasgressori o in conformità all'articolo 25, comma 5.
9. Un esattore di pedaggi competente per un settore del SET nel territorio nazionale ottiene, a richiesta, da un fornitore del SET i dati relativi a tutti i veicoli di cui sono proprietari o intestatari clienti del fornitore e che in un dato periodo sono transitati nel settore del SET per il quale l'esattore di pedaggi è competente, nonché i dati relativi ai proprietari o agli intestatari di tali veicoli, a condizione che l'esattore di pedaggi necessiti di tali dati per ottemperare ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali. Il fornitore del SET trasmette i dati richiesti entro due giorni dal ricevimento della richiesta. L'esattore di pedaggi non deve comunicare i dati in questione ad alcun altro fornitore di servizi di pedaggio. Se l'esattore di pedaggi è integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati sono utilizzati esclusivamente allo scopo di consentire all'esattore di pedaggi di ottemperare ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali.
10. I dati forniti dai fornitori del SET agli esattori di pedaggi sono trattati in conformità alle disposizioni di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, al decreto legislativo 10 agosto



2018, n. 101, e al decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, nonché al regolamento (CE) n. 2016/679/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.

ART. 6

(Diritti e obblighi degli esattori di pedaggi)

1. Se un settore del SET non è conforme alle condizioni tecniche e procedurali di interoperabilità del medesimo SET secondo le disposizioni di cui al presente decreto, la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili invita l'esattore di pedaggi competente, previo confronto con le parti interessate, ad adottare le misure correttive necessarie a garantire l'interoperabilità del SET con il sistema di pedaggio, assegnando un congruo termine per l'adozione di dette misure correttive.
2. Gli esattori di pedaggio competenti per i settori del SET iscritti nel registro dei settori del SET di cui all'articolo 19 elaborano e gestiscono, relativamente al rispettivo settore, la dichiarazione di cui al medesimo articolo 19, comma 1, lettera a), numero 4), che stabilisce le condizioni generali di accesso dei fornitori del SET ai settori del SET. Quando è individuato un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi designato responsabile del sistema trasmette all'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici, ai fini della pubblicazione sul registro elettronico nazionale dei settori del SET, la dichiarazione relativa al settore del SET con congruo preavviso per consentire l'accreditamento dei fornitori del SET interessati almeno un mese prima dell'entrata in operatività del nuovo sistema, tenendo debitamente conto della durata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità come definite all'articolo 14, comma 1. Se un sistema di telepedaggio stradale nell'ambito del territorio nazionale è modificato sostanzialmente, l'esattore di pedaggi responsabile del sistema è tenuto a comunicare all'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici, ai fini della pubblicazione, la dichiarazione aggiornata relativa ai settori del SET di sua competenza con congruo preavviso per consentire ai fornitori del SET già accreditati di adeguare i loro componenti di interoperabilità ai nuovi requisiti e ottenere nuovamente l'accreditamento almeno un mese prima dell'avvio operativo del sistema modificato, tenendo conto della durata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 14, comma 1.
3. La dichiarazione relativa ai settori del SET di cui al comma 2 contiene almeno gli elementi elencati nell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, ed è conforme ai requisiti stabiliti in tale allegato.
4. Gli esattori di pedaggi competenti per settori del SET nel territorio nazionale sono tenuti ad accettare, nel rispetto dei principi di parità di trattamento e di non discriminazione, qualsiasi fornitore del SET che richieda di fornire il servizio in tali settori del SET. L'accettazione di un fornitore del SET in un settore del SET è subordinata al rispetto, da parte del medesimo fornitore, degli obblighi e delle condizioni generali stabiliti nella dichiarazione relativa ai settori del SET. Gli esattori di pedaggi non impongono ai fornitori del SET di utilizzare soluzioni o processi tecnici specifici che ostacolano l'interoperabilità dei componenti di interoperabilità di un fornitore del SET con sistemi di telepedaggio stradale in altri settori del SET. Se un esattore di pedaggi e un fornitore del SET non riescono a raggiungere un accordo, può essere interpellato l'organismo di conciliazione di cui all'articolo 11.
5. I contratti tra l'esattore di pedaggi e il fornitore del SET, relativi alla fornitura del SET nel territorio nazionale, consentono il rilascio della fattura per il pedaggio all'utente del SET direttamente da parte del fornitore del SET, anche in nome e per conto dell'esattore.
6. Il pedaggio applicato dagli esattori di pedaggi agli utenti del SET non deve superare il corrispondente pedaggio nazionale o locale, fatta salva la possibilità di prevedere sconti o riduzioni per promuovere l'uso del telepedaggio. Tutti gli sconti o le riduzioni, operati in modo non discriminatorio a tutti i clienti, sono pubblicati nei registri di cui all'articolo 19.



7. Gli esattori di pedaggi accettano, nei settori del SET di competenza, qualsiasi apparecchiatura di bordo operativa dei fornitori del SET, con i quali hanno un contratto, purché certificata secondo la procedura di cui all'articolo 14 e che non figura nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide di cui all'articolo 5, comma 5.
8. In caso di disfunzione del SET imputabile all'esattore di pedaggi, quest'ultimo fornisce una modalità degradata di servizio che consente comunque il passaggio dei veicoli—dotati di apparecchiatura di cui al comma 7 in condizioni di sicurezza.
9. Gli esattori di pedaggi collaborano 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.

ART. 7

(Remunerazione)

1. I fornitori del SET hanno diritto a una remunerazione da parte dell'esattore di pedaggi.
2. La metodologia per la definizione della remunerazione dei fornitori del SET deve essere trasparente, non discriminatoria e identica per tutti i fornitori del SET accreditati ad un determinato settore del SET e deve essere pubblicata, fra le condizioni commerciali, nella dichiarazione relativa ai settori del SET.
3. Nei settori del SET con un fornitore di servizi principale, la metodologia per il calcolo della remunerazione dei fornitori del SET riproduce la struttura della remunerazione per servizi analoghi prestati dal fornitore di servizi principale. L'importo della remunerazione dei fornitori del SET può differire dalla remunerazione del fornitore di servizi principale, se ciò è giustificato:
 - a) dal costo di specifici requisiti e obblighi del fornitore di servizi principale e non dei fornitori del SET;
 - b) dalla necessità di detrarre, dalla remunerazione dei fornitori del SET, gli oneri fissi imposti dall'esattore di pedaggi sulla base dei costi da questo sostenuti per fornire, gestire e tenere aggiornato un sistema conforme al SET nel settore di propria competenza, compresi i costi di accreditamento, se tali costi non sono compresi nel pedaggio.

ART. 8

(Pedaggi)

1. Fermo restando quanto previsto in ordine alla classificazione dei veicoli dall'articolo 2 del regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, se ai fini della determinazione del regime tariffario applicabile a un determinato veicolo, risulta una discrepanza tra la classificazione dei veicoli usata dal fornitore del SET e quella applicata dall'esattore di pedaggi, prevale la classificazione di quest'ultimo, qualora non ne venga dimostrata l'erroneità.
2. L'esattore di pedaggi ha il diritto di richiedere a un fornitore del SET il pagamento del pedaggio a fronte di comprovati rapporti di pedaggio e a fronte di circostanziata mancanza di rapporti di pedaggio relativi al conto di qualsiasi utente gestito dal fornitore del SET.
3. Se un fornitore del SET ha inviato a un esattore di pedaggi un elenco di apparecchiature di bordo non valide, di cui all'articolo 5, comma 5, il fornitore medesimo non può essere considerato responsabile di eventuali ulteriori pedaggi dovuti mediante l'uso di tali apparecchiature. Il numero di voci presenti nell'elenco di tali apparecchiature, il formato dell'elenco e la frequenza con cui è aggiornato sono concordati tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET.
4. Nei sistemi di pedaggio basati sulle tecnologie a microonde, gli esattori di pedaggi comunicano ai fornitori del SET rapporti di pedaggio motivati per i pedaggi dovuti dai rispettivi utenti del SET.



ART. 9
(Contabilità)

1. I documenti contabili dei soggetti giuridici che forniscono servizi di pedaggio riportano in modo chiaro e distinto i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi di pedaggio da quelli connessi ad altre attività.
2. Le informazioni sui costi e i ricavi connessi alla prestazione del servizio di pedaggio sono fornite al competente organismo di conciliazione di cui all'articolo 11 o all'organo giurisdizionale che ne fa richiesta.
3. E' vietato il trasferimento di 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)

1. È consentito agli utenti di abbonarsi al servizio SET tramite qualsiasi fornitore del SET, a prescindere dalla nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. All'atto della conclusione di un contratto, gli utenti del SET sono adeguatamente informati circa i mezzi di pagamento utilizzabili e, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, nonché del regolamento (CE) 2016/679/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, al trattamento dei loro dati personali e dei diritti che derivano dalla legislazione sulla protezione dei dati personali.
2. Gli obblighi di pagamento dell'utente nei confronti dell'esattore di pedaggi competente si considerano assolti mediante la corresponsione del pedaggio da parte dell'utente al proprio fornitore del SET.
3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, se a bordo di un veicolo sono installate o trasportate due o più apparecchiature di bordo, spetta all'utente del SET utilizzare o attivare l'apparecchiatura di bordo pertinente per il settore del SET in questione.

CAPO III
ORGANISMO DI CONCILIAZIONE

ART. 11
(Istituzione e funzioni)

1. 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 adottato in attuazione del medesimo articolo 31, nonché alla verifica del rispetto del principio di non discriminazione nella disciplina dei rapporti contrattuali tra l'esattore dei pedaggi e i fornitori del SET e dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 7 ai fini della determinazione della remunerazione dovuta ai fornitori del SET.
2. 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)

1. Il SET deve essere fornito agli utenti come servizio continuo unico, erogato secondo le seguenti modalità:



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

ART. 13

(Elementi aggiuntivi riguardanti il SET)

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 del regolamento di esecuzione 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, l'interazione tra gli utenti del SET e gli esattori di pedaggi nell'ambito del SET è limitata, ove applicabile, al processo di fatturazione in conformità dell'articolo 6, comma 5, e ai processi di riscossione coercitiva. Le interazioni tra gli utenti del SET e i fornitori del SET, o la loro apparecchiatura di bordo, possono essere specifiche per ciascun fornitore del SET, a condizione che esse non compromettano l'interoperabilità del SET.
2. I fornitori di servizi di pedaggio, compresi i fornitori del SET, forniscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e su richiesta dello stesso, i dati sul traffico relativi ai loro clienti, nei limiti consentiti dalle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati personali. I dati comunicati sono utilizzati unicamente per le politiche in materia di circolazione stradale e il miglioramento della gestione del traffico e non possono essere utilizzati per identificare i clienti.

ART. 14

(Componenti di interoperabilità)

1. Quando è istituito un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi designato responsabile del sistema stabilisce e pubblica, nella dichiarazione relativa al settore del SET, una programmazione dettagliata del processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità ai fini dell'accreditamento, almeno un mese prima dell'entrata in operatività del sistema, dei fornitori del SET interessati. In caso di modifica sostanziale di un sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi responsabile del sistema stabilisce e pubblica nella dichiarazione relativa ai settori del SET, oltre agli elementi di cui al primo periodo, 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. La programmazione deve consentire il riaccreditamento dei fornitori del SET interessati almeno un mese prima dell'entrata in operatività del sistema modificato. L'esattore di pedaggi deve rispettare la programmazione indicata.
2. 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 del SET o il suo mandatario può verificare l'idoneità all'uso della sua apparecchiatura di bordo nel settore SET dell'esattore di pedaggi e ottenere la certificazione dell'esito positivo dei rispettivi test. È consentita la creazione di un unico ambiente di test per più di un settore SET. Un mandatario può verificare l'idoneità all'uso di un tipo di apparecchiatura di bordo per conto di più di un fornitore del SET. Gli esattori di pedaggi possono chiedere ai fornitori del SET o ai loro mandatarî di coprire i costi dei rispettivi test.
3. L'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità da usare nell'ambito del SET, recanti la marcatura CE oppure la dichiarazione di conformità alle specifiche o una dichiarazione di idoneità all'uso o entrambe, non può subire divieti, limitazioni né impedimenti. In particolare, non possono essere richieste verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla conformità alle specifiche o all'idoneità all'uso ovvero a entrambe.



4. I componenti di interoperabilità e l'infrastruttura stradale devono essere conformi alle prescrizioni di cui all'allegato II del regolamento delegato (UE) n. 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019.
5. La conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità sono valutate secondo quanto previsto dall'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) n. 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019.

CAPO V CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

ART. 15

(Procedure di salvaguardia)

1. Se i componenti di interoperabilità recanti una marcatura CE, immessi in commercio e utilizzati conformemente alla loro destinazione, non soddisfano le prescrizioni pertinenti, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta tutte le misure occorrenti per limitarne l'ambito di applicazione, per vietarne l'uso o per ritirarli dal commercio. Il Ministero informa immediatamente la Commissione delle misure adottate, illustrando i contenuti delle stesse e la relativa motivazione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:
 - a) errata applicazione delle specifiche tecniche;
 - b) inadeguatezza delle specifiche tecniche.
2. Se i componenti di interoperabilità muniti della marcatura CE risultano non conformi alle prescrizioni di interoperabilità, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili chiede al produttore o al suo mandatario stabilito nell'Unione europea di riportare il componente 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) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, e dall'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, informando la Commissione e gli altri Stati membri.

ART. 16

(Trasparenza delle valutazioni)

1. Qualsiasi decisione adottata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un esattore di pedaggi relativa alla valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di componenti di interoperabilità e qualsiasi decisione adottata in applicazione dell'articolo 15 è congruamente motivata. Essa è notificata senza indugio al produttore interessato, al fornitore del SET o ai loro mandatarî, 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)

1. Gli organismi che intendono essere notificati ai sensi della direttiva (UE) 2019/520 devono rispettare i criteri minimi stabiliti nell'allegato III del regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi.
2. Per poter presentare istanza di autorizzazione quali 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, detti organismi devono ottenere uno specifico accreditamento emesso, dall'Ente unico nazionale italiano di accreditamento (ACCREDIA). A seguito del rilascio del certificato di accreditamento da parte di ACCREDIA, gli organismi presentano formale istanza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che, previo accertamento dell'idoneità dei soggetti richiedenti, provvede ad autorizzare l'organismo e a inoltrare al Ministero dello sviluppo economico la richiesta di notifica alla Commissione.
3. Il Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'articolo 14, commi 4 e 5, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza e il numero di identificazione precedentemente ottenuto dalla Commissione.
 4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili stipula apposito protocollo d'intesa con ACCREDIA.
 5. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili revoca l'autorizzazione a un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui comma 2, informandone immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.
 6. Se il Ministero dello sviluppo economico, in qualità di Autorità nazionale di notifica, e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfa i criteri di cui al comma 2, ne informano la Commissione e gli altri Stati membri richiedendo che sia interpellato il comitato per il telepedaggio di cui all'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/520.

ART. 18

(Ufficio di contatto unico)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è individuata la Direzione generale che opera quale Ufficio di contatto unico per i fornitori del SET, i cui riferimenti sono resi disponibili sul sito istituzionale del suddetto Ministero e sono trasmessi, su richiesta, ai fornitori del SET interessati. Su richiesta del fornitore del SET, l'ufficio di contatto agevola e coordina i primi contatti amministrativi tra il fornitore del SET e gli esattori di pedaggi competenti per i settori del SET sul territorio nazionale.
2. L'ufficio di contatto unico è responsabile della tenuta dei registri elettronici nazionali del SET di cui all'articolo 19.

ART. 19

(Registri)

1. Presso l'Ufficio di contatto unico individuato ai sensi dell'articolo 18, sono tenuti i tre seguenti registri elettronici nazionali:
 - a) registro dei settori del SET situati nel territorio nazionale, contenente informazioni concernenti:
 - 1) gli esattori di pedaggi corrispondenti;
 - 2) le tecnologie di pedaggio impiegate;
 - 3) i dati contestuali di pedaggio;
 - 4) la dichiarazione relativa al settore del SET;
 - 5) i fornitori del SET che hanno contratti di SET con gli esattori di pedaggi attivi nel settore del SET;
 - 6) gli esattori di pedaggi designati e le relative dichiarazioni di settore di cui all'articolo 6, comma 2.
 - 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, contenente i riferimenti dell'ufficio di cui all'articolo 18, ivi compresi l'indirizzo di posta elettronica di contatto e i recapiti telefonici.



2. In relazione al registro dei fornitori del SET di cui alla lettera b) del comma 1, l'ufficio di contatto verifica, almeno una volta l'anno, la sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere a), d), e) e f), e provvede al relativo aggiornamento. In detto registro sono altresì riportate le conclusioni delle verifiche previste dall'articolo 4, comma 1, lettera e). La verifica dell'insussistenza sopravvenuta dei requisiti richiesti per l'iscrizione nel registro dei fornitori del SET determina la cancellazione dal registro stesso. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non è responsabile delle azioni dei fornitori del SET iscritti nel registro elettronico nazionale.
3. L'ufficio di cui al comma 1 cura l'aggiornamento dei registri sulla base dei dati comunicati dagli esattori di pedaggio in esercizio sui settori del SET inseriti nel registro, nonché dai fornitori del SET iscritti nel registro, utilizzando la modulistica di cui agli allegati I e II del presente decreto.
4. In caso di omessa, incompleta o non tempestiva comunicazione da parte degli esattori di pedaggi dell'aggiornamento dei dati del settore di competenza che dovesse dare luogo a procedure di infrazione in ambito europeo, ovvero a qualunque altro tipo di controversia, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili esercita il diritto di rivalsa nei confronti dell'inadempiente. Tale diritto è esercitato anche in caso di dichiarazione mendace.
5. 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.
6. I registri sono resi disponibili a decorrere dal 19 ottobre 2021. I registri elettronici nazionali del SET di cui al comma 1 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 iscritti alla data del 18 ottobre 2021 nei registri nazionali istituiti dal citato decreto ministeriale n. 458 del 2010. Entro il 20 novembre 2021 gli esattori di pedaggio in esercizio sui settori del SET, iscritti nei registri elettronici nazionali alla data del 18 ottobre 2021, provvedono ad aggiornare i dati relativi ai settori del SET di competenza sulla base delle disposizioni del presente decreto.
7. 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, lettera l), tenuto conto anche del livello dei costi di adeguamento alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 20, possono formulare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili apposita richiesta di iscrizione nel registro dei settori del SET, trasmettendo il modello di cui all'allegato I del presente decreto debitamente compilato. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri provvede a iscrivere nel registro elettronico nazionale il settore del SET che, dalla data di iscrizione, è soggetto alla disciplina di cui agli articoli da 3 a 20.
8. L'ufficio responsabile della tenuta dei registri comunica alla Commissione europea entro il 31 dicembre di ogni anno, con mezzi elettronici, i registri dei settori del SET e dei fornitori del SET.

CAPO VII SISTEMI PILOTA

ART. 20

(Sistemi pilota)

1. Per consentire l'evoluzione tecnica del SET, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può autorizzare temporaneamente, in parti limitate dei settori sottoposti a pedaggio ricompresi nel registro dei settori del SET di cui all'articolo 19 e parallelamente al sistema conforme al SET, sistemi pilota di pedaggio che integrano nuove tecnologie o concetti non conformi a una o più disposizioni del presente decreto.
2. I fornitori del SET non sono obbligati a partecipare ai sistemi pilota di pedaggio.
3. Prima di avviare un sistema pilota di pedaggio, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili chiede l'autorizzazione della Commissione europea trasmettendo una richiesta



corredata da apposita relazione contenente la descrizione del sistema pilota. Il sistema pilota è avviato se autorizzato dalla Commissione europea e per un periodo non superiore a tre anni. Entro sei mesi dalla data di scadenza dell'autorizzazione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili valuta l'opportunità della prosecuzione del sistema pilota e, in caso positivo, invia alla Commissione una richiesta di estensione dell'autorizzazione, corredata da apposita relazione che ne esplicita i motivi.

CAPO VIII

SCAMBIO DI INFORMAZIONI SUL MANCATO PAGAMENTO DEI PEDAGGI STRADALI

ART. 21

(Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri)

1. Per consentire l'identificazione del veicolo e del relativo proprietario o intestatario in merito al quale è stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, soltanto i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri dell'Unione europea sono autorizzati ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate su:
 - a) i dati relativi ai veicoli;
 - b) i dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli.
2. I dati di cui alle lettere a) e b) del comma 1, necessari per effettuare una ricerca automatizzata, devono essere conformi a quanto previsto dall'allegato III del presente decreto.
3. Ai fini dello scambio dei dati di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è individuata la struttura dirigenziale di livello generale cui sono attribuite le funzioni di punto di contatto nazionale.
4. Nell'effettuare una ricerca automatizzata in forma di richiesta, il punto di contatto nazionale dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale utilizza il numero completo di immatricolazione del veicolo. Tale ricerca automatizzata è effettuata in conformità alle procedure di cui all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008 e ai requisiti dell'allegato III del presente decreto. Il punto di contatto nazionale utilizza i dati ottenuti esclusivamente al fine di stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio.
5. Il punto di contatto nazionale assicura che lo scambio di informazioni è effettuato mediante l'applicazione *software* del Sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), in conformità all'allegato III del presente decreto e all'allegato, capo 3, punti 2 e 3, della citata decisione 2008/616/GAI.
6. Gli oneri per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione dell'applicazione *software* di cui al comma 5 sono a carico del punto di contatto nazionale.

ART. 22

(Lettera d'informazione sul mancato pagamento di un pedaggio stradale)

1. L'esattore di pedaggi, nell'ambito del settore del SET in cui si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, decide se avviare o meno i procedimenti conseguenti al mancato pagamento del pedaggio stradale. In caso di avvio di detti procedimenti, l'esattore provvede a darne comunicazione al punto di contatto nazionale richiedendo i dati necessari al fine di riscuotere il pedaggio stradale dovuto. Acquisiti i dati dal punto di contatto nazionale, l'esattore di pedaggi informa il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata ritenuta responsabile del mancato pagamento del pedaggio stradale. Le informazioni fornite ai sensi del terzo periodo contengono le indicazioni anche delle conseguenze giuridiche, previste dalla normativa dello Stato membro nel quale si è verificato il mancato pagamento del pedaggio stradale derivanti da detto mancato pagamento.



2. La lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata, sospettata del mancato pagamento del pedaggio stradale, deve includere ogni informazione pertinente, in particolare, circa la natura, il luogo, la data e l'ora del mancato pagamento stesso, il diritto di accesso alla documentazione pertinente in possesso dell'esattore nonché il diritto di contestare quanto contenuto nella lettera nonché, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare il mancato pagamento di un pedaggio stradale. La lettera contiene anche le informazioni circa le sanzioni amministrative che potranno essere applicate in caso di mancato pagamento nei termini indicati dalla medesima. A tal fine, la lettera d'informazione deve essere conforme al modello riportato nell'allegato IV del presente decreto.
3. Al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, la lettera d'informazione è redatta 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)

1. Il punto di contatto nazionale inoltra all'esattore di pedaggi i dati ottenuti mediante la procedura di cui all'articolo 21, solo se:
 - a) i dati trasferiti sono limitati a quanto necessario all'esattore di pedaggi per ottenere il pedaggio stradale dovuto;
 - b) la procedura per l'ottenimento del pedaggio stradale dovuto è conforme alla procedura di cui all'articolo 22, comma 1;
 - c) il rispetto dell'ordine di pagamento emesso dall'esattore di pedaggi che riceve i dati determina la conclusione di un procedimento avviato per il mancato pagamento di un pedaggio stradale.
2. I dati forniti all'esattore di pedaggi sono utilizzati al solo scopo di ottenere il pagamento del pedaggio stradale dovuto e sono immediatamente cancellati, in caso di riscossione della somma richiesta e comunque entro un termine di trenta 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)

1. Il punto di contatto nazionale trasmette alla Commissione europea, entro il 19 aprile 2023 e, successivamente, ogni tre anni, una relazione contenente il numero di ricerche automatizzate dallo stesso effettuate per mancato pagamento di un pedaggio stradale e destinate al punto di contatto nazionale dello Stato membro di immatricolazione, in seguito a mancati pagamenti di pedaggi stradali verificatisi nel suo territorio, unitamente al numero di richieste non andate a buon fine. La relazione include, altresì, una descrizione della situazione a livello nazionale riguardante il seguito dato ai mancati pagamenti di pedaggi stradali, in base alla percentuale di tali mancati pagamenti cui hanno fatto seguito lettere d'informazione.

ART. 25

(Protezione dei dati)

1. Ai dati personali trattati a norma del presente decreto si applicano il decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e il decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, nonché il regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.
2. In particolare, in materia di protezione dei dati, è garantito che:
 - a) il trattamento dei dati personali a norma degli articoli 21, 22 e 23 è limitato ai tipi di dati di cui all'allegato III del presente decreto;



- b) i dati personali sono precisi e aggiornati e le richieste di rettifica o cancellazione sono trattate senza indebito ritardo;
- c) è stabilito un termine per la conservazione dei dati.
3. I dati personali trattati a norma del presente decreto sono utilizzati soltanto al fine di:
- a) identificare presunti trasgressori tenuto conto dell'obbligo di pagamento dei pedaggi stradali nel quadro fissato dall'articolo 5, comma 8;
- b) assicurare che l'esattore di pedaggi ottemperi ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali nel quadro fissato dall'articolo 5, comma 9;
- c) identificare il veicolo e il relativo proprietario o intestatario con riferimento al quale sia stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, secondo quanto previsto dagli articoli 21 e 22.
4. I soggetti interessati godono 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.
5. Il presente articolo non pregiudica la possibilità di limitare la portata degli obblighi e dei diritti previsti in talune disposizioni del regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, ai sensi dell'articolo 23 di tale regolamento, per le finalità elencate nel paragrafo 1 di detto articolo.
6. 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 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, 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)

1. Alle modifiche degli allegati che costituiscono parte integrante del presente decreto, si provvede con le modalità previste dall'articolo 36, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

ART. 27

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ART. 28

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il 19 ottobre 2021. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 novembre 2005, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 60 del 13 marzo 2006, cessa di avere efficacia a decorrere dal 19 ottobre 2021.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



MODELLO TIPO DICHIARAZIONE SETTORE DEL S.E.T.

Sommario

- 1. Dati Esattore di Pedaggio**
- 2. Tecnologie adottate per il S.E.T.**
- 3. Dichiarazione del Settore SET**
 - 3.1. Condizioni procedurali
 - 3.2. Condizioni commerciali
 - 3.3. Eventuale fornitore di servizi principale
 - 3.4. Fasi dell'accREDITamento di un fornitore del S.E.T.
 - 3.5. Dati contestuali di pedaggio
- 4. Elenco dei fornitori del S.E.T. con i quali l'Esattore ha contratto**



1. **Dati Esattore di Pedaggio** (specificare se esattore di pedaggio designato)

Ragione Sociale Esattore di pedaggio					
Sede Legale					
VIA	N°	CAP	CITTA'	PROVINCIA	NAZIONE
Nome abbreviato					
Dominio Web					
e-Mail per informazioni					
Partita IVA/Codice Fiscale					



2. Tecnologie adottate per il S.E.T.

Tecnologia primaria (obbligatoria)

Tecnologie secondarie (se disponibili)



3. Dichiarazione del Settore S.E.T.

3.1 Condizioni procedurali (contenente le informazioni di cui all'Allegato II, punto 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019)

3.2 Condizioni commerciali (contenente le informazioni di cui all'Allegato II, punto 1.1 e punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019)

3.3 Eventuale fornitore di servizi principale (contenente le informazioni di cui all'Allegato II, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019)

3.4 Fasi dell'accreditamento di un fornitore del S.E.T. (contenente le informazioni di cui all'Allegato II, punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019)



3.5 Dati contestuali di pedaggio

- **Definizione del settore del SET;**
- **Carattere del pedaggio e principi di riscossione;**
- **Dichiarazioni di pedaggio richieste;**
- **Parametri per il calcolo del pedaggio;.....**



4. Elenco dei fornitori del S.E.T. con i quali l'Esattore ha contratto

Ragione Sociale Esattori di pedaggio					
Nome abbreviato					
Dominio Web		e-Mail informazioni			
P.IVA					
Sede Legale					
VIA	N°	CAP	CITTA'	PROVINCIA	NAZIONE



MODELLO TIPO FORNITORI DEL S.E.T.

Sommario

- 1. Dati Fornitori del S.E.T.**
- 2. Attestato di Certificazione EN ISO 9001**
- 3. Conclusioni piano di gestione globale dei rischi**
- 4. Copertura dei settori del S.E.T.**



1. Dati Fornitori del SET

Ragione Sociale Fornitore del S.E.T.					
Sede Legale					
VIA	N°	CAP	CITTA'	PROVINCIA	NAZIONE
Nome abbreviato					
Dominio Web					
e-Mail per informazioni					
Partita IVA/Codice Fiscale					



2. Attestato di Certificazione EN ISO 9001



3. Conclusioni piano di gestione globale dei rischi

Il piano di gestione individua i principali rischi che l'attività del SET potrebbe dover affrontare, come:

- Interruzione dell'attività (guasto alla catena di elaborazione delle informazioni...); Rischio di flusso di cassa/liquidità;
- Rallentamento economico;
- Aumento della concorrenza;
- Danno alla reputazione;
- Mancato conseguimento o mantenimento della piena copertura dei settori del SET;
- Difficoltà a conseguire i livelli di Qualità del Servizio richiesti;
- Responsabilità civile;
- Modifiche legislative e regolamentari.

Il piano di gestione specifica le misure di mitigazione previste per affrontare questi rischi.

4. Copertura dei settori del S.E.T.



Elenco degli esattori di pedaggi e dei settori coperti.

Ragione Sociale Esattori di pedaggio					
Nome abbreviato					
Dominio Web		e-Mail informazioni			
P.IVA/Codice fiscale					
Sede Legale					
VIA	N°	CAP	CITTA'	PROVINCIA	NAZIONE
Settore/i S.E.T. coperto/i¹					

¹ Da riempirsi qualora NON si abbia copertura di TUTTI i settori in carico all'esattore in esame



DATI NECESSARI A EFFETTUARE LA RICERCA AUTOMATIZZATA DI CUI ALL'ARTICOLO 21

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

DATI FORNITI IN SEGUITO ALLA RICERCA AUTOMATIZZATA EFFETTUATA A NORMA DELL'ARTICOLO 24, COMMA 1

Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	M/O ⁽³⁾	Note
Numero di immatricolazione	M	
Numero di telaio/VIN	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Marca	M	(D.1 ⁽⁴⁾) ad esempio Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	M	(D.3) ad esempio Focus, Astra, Megane



Codice categoria UE	M	J) ad esempio ciclomotori, moto, auto
Categoria di emissione EURO	M	per esempio Euro 4, EURO 6

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

Elemento	M/O ⁽⁵⁾	Note
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(C.1 ⁽⁶⁾) I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione. interessata.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari della carta di circolazione	M	(C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc. e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	M	(C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	M	(C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc. e l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Sesso	O	Maschio, femmina
Data di nascita	M	
Soggetto giuridico	M	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.



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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.

⁽⁶⁾ Codice armonizzato dell'Unione, cfr. la direttiva 1999/37/CE.



MODELLO PER LA LETTERA D'INFORMAZIONE
di cui all'articolo 22

[Copertina]

...

...

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente]

...

...

[Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

relativa al mancato pagamento di un pedaggio stradale verificatosi in ...

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



Pagina 2

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

[data]

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

è stato rilevato da ...

[nome dell'organismo responsabile]

[Opzione 1] ⁽¹⁾

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

[Opzione 2] ⁽¹⁾

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

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

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

La scadenza per il pagamento è fissata al ...Il pagamento potrà essere effettuato con le seguenti modalità:.....

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

Le comunichiamo che, qualora non provvederà al pagamento della somma indicata, sarà avviato un procedimento amministrativo volto all'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 176, comma 21, del decreto legislativo 30.4.1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada) che ammonta a...EUR/valuta nazionale. ⁽¹⁾

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

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



Estremi del mancato pagamento di un pedaggio stradale

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

Numero di immatricolazione: ...

Stato membro di immatricolazione: ...

Marca e modello: ...

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

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

...

...

...

...

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

...

...

...

...

Descrizione dettagliata del mancato pagamento di un pedaggio stradale:

...

...

Estremi delle pertinenti disposizioni di legge:

...

...

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

...

...

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

(¹):

Specifiche del dispositivo:

...

...

Numero di identificazione del dispositivo:

...

...



Data ultima di validità dell'ultima calibratura:

...

...

- (1) Cancellare se non pertinente.
- (1) Non pertinente se non sono stati utilizzati dispositivi.



Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello)

A. Identità del conducente:

— Cognome e nome:

...

...

— Luogo e data di nascita: ...

...

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

— Indirizzo: ...

...

...

...

B. Elenco delle domande:

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

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

...

(cognome, nome, indirizzo)

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

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

...

...

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

all'indirizzo seguente: ...

INFORMAZIONI

Questa lettera di informazione è inviata da...(ente responsabile della riscossione del pedaggio stradale):

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

[nome dello Stato membro nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale] che avvierà un procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dall'articolo 176, comma 21, del decreto legislativo 30.4.1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).



∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴
∴

Clausola relativa alla protezione dei dati:

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

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

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

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



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 ostacolano 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. l), 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 compartecipato 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
...to

POSITIVO NEGATIVO
28 LUG. 2021
Il Ragioniere 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 della 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 di 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 sovra-comunale (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. MODALITA' 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.

