

**DIRETTIVA 2004/52/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO  
E DEL CONSIGLIO  
del 29 aprile 2004**

concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità  
(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 32 del 5.2.2004, pag. 36.

<sup>2</sup> GU C 73 del 23.3.2004, pag. 54.

<sup>3</sup> Parere del Parlamento europeo del 18 dicembre 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 22 marzo 2004 (GU C 95 E del 20.4.2004, pag. 53) e posizione del Parlamento europeo del 20 aprile 2004.

---

considerando quanto segue:

- (1) Con la risoluzione del 17 giugno 1997 sulle applicazioni telematiche nel settore dei trasporti stradali, in particolare la riscossione elettronica dei pedaggi <sup>1</sup>, il Consiglio ha chiesto agli Stati membri e alla Commissione di elaborare una strategia per garantire la convergenza dei sistemi di riscossione elettronica dei pedaggi onde raggiungere un grado adeguato di interoperabilità a livello europeo. La comunicazione della Commissione in materia di sistemi interoperabili di riscossione elettronica dei pedaggi in Europa è stata la prima fase di questa strategia.
- (2) La maggior parte degli Stati membri che hanno installato sistemi di pedaggio elettronico per il finanziamento delle infrastrutture stradali o di riscossione dei diritti di uso della rete stradale (in seguito denominati "sistemi di telepedaggio") usano la tecnologia a microonde a corto raggio, su frequenze intorno a 5,8 GHz, ma tutti questi sistemi non sono oggi completamente compatibili. Gli sforzi intrapresi dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN) sulla tecnologia a microonde hanno portato, dopo l'approvazione di prenorme tecniche nel 1997, a preparare, nel gennaio 2003, norme tecniche che favoriscono la compatibilità dei sistemi di telepedaggio a microonde a 5,8 GHz. Queste prenorme non contemplano tuttavia tutti i sistemi di comunicazioni dedicati a corto raggio (Dedicated Short Range Communications - DSRC) a 5,8 GHz in funzione nella Comunità e comportano due varianti non completamente compatibili. Esse si basano sul modello "Interconnessione dei sistemi aperti" definito dall'Organizzazione internazionale di normalizzazione per la comunicazione tra i sistemi informatici.

---

<sup>1</sup> GU C 194 del 25.6.1997, pag. 5.

- (3) I produttori di apparecchiature e i gestori di infrastrutture si sono nondimeno accordati nella Comunità per sviluppare prodotti interoperabili sulla base dei sistemi esistenti a 5,8 GHz (SR). Di conseguenza, dovrebbe essere disponibile per gli utenti un'apparecchiatura in grado di comunicare con le tecnologie che possono essere usate nei nuovi sistemi di telepedaggio che saranno installati nella Comunità dopo il 1° gennaio 2007, vale a dire tecnologie di localizzazione satellitari, comunicazioni mobili che utilizzano le norme GSM-GPRS e la tecnologia microonde a 5,8 GHz.
- (4) È essenziale che questo lavoro di normalizzazione sia condotto a termine quanto prima per stabilire norme tecniche che garantiscano la compatibilità tecnica tra i sistemi di telepedaggio sulla base della tecnologia microonde a 5,8 GHz e delle tecnologie di localizzazione satellitari e di comunicazioni mobili, onde evitare una nuova frammentazione del mercato.
- (5) È necessario prevedere la diffusione dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi confinanti e diventa necessario disporre di sistemi interoperabili adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione su scala comunitaria e alla futura evoluzione tecnologica.
- (6) I sistemi di telepedaggio dovrebbero essere interoperabili e basati su norme pubbliche disponibili per tutti i fornitori di sistemi su base non discriminatoria.

- 
- (7) È opportuno che al momento dell'introduzione di nuovi sistemi di telepedaggio sia disponibile una quantità sufficiente di apparecchiature, al fine di evitare qualsiasi discriminazione tra le imprese interessate.
- (8) In particolare, le nuove tecnologie di localizzazione satellitari (GNSS) e di comunicazioni mobili (GSM/GPRS) applicate al telepedaggio possono permettere, grazie alla loro elevata flessibilità e alle loro molteplici applicazioni, di rispondere alle esigenze delle nuove politiche tariffarie previste a livello comunitario e degli Stati membri. Esse permettono infatti di contabilizzare i chilometri percorsi per categoria di strada, senza richiedere investimenti costosi per le infrastrutture. Queste tecnologie aprono anche la porta a nuovi servizi supplementari di informazione e sicurezza per i viaggiatori, come l'allarme automatico lanciato in caso di incidente che indicherà la posizione del veicolo, l'informazione in tempo reale sulle condizioni di circolazione, il livello del traffico o la durata del percorso. Nel campo della localizzazione satellitare, il progetto GALILEO lanciato dalla Comunità nel 2002, è concepito per fornire, a partire dal 2008, servizi d'informazione di qualità superiore a quella degli attuali servizi di navigazione satellitare e di livello ottimale per i servizi telematici stradali. Il sistema precursore del servizio complementare geostazionario europeo di navigazione sarà già operativo nel 2004 con prestazioni simili. Questi sistemi innovativi potrebbero però presentare problemi per l'affidabilità dei controlli e la prevenzione delle frodi. In considerazione dei numerosi vantaggi summenzionati, sarebbe tuttavia opportuno raccomandare in linea generale l'applicazione delle tecnologie di localizzazione satellitari e di comunicazioni mobili al momento dell'introduzione di nuovi sistemi di telepedaggio.

- 
- (9) La moltiplicazione delle tecnologie per il telepedaggio utilizzate o previste nei prossimi anni (microonde a 5,8 GHz, localizzazione satellitare e comunicazioni mobili) e la moltiplicazione delle specifiche imposte dagli Stati membri e dai paesi limitrofi per i loro sistemi di telepedaggio possono pregiudicare il buon funzionamento del mercato interno e gli obiettivi della politica dei trasporti. Questa situazione rischia di comportare la moltiplicazione di dispositivi elettronici incompatibili e costosi nell'abitacolo degli automezzi pesanti e rischi di errori di manipolazione per gli autisti con il risultato, ad esempio, di incorrere nel pagamento involontario. Una tale moltiplicazione è inaccettabile per gli utenti e per i produttori di automezzi pesanti, per ragioni di costo e di sicurezza, nonché per ragioni giuridiche.
- (10) È opportuno eliminare gli ostacoli artificiali al funzionamento del mercato interno, pur rispettando la possibilità per gli Stati membri e la Comunità di attuare politiche diverse di tariffazione per tutti i tipi di veicoli, a livello locale, nazionale o internazionale. Gli apparecchi installati a bordo dei veicoli dovrebbero consentire l'attuazione di queste politiche di tariffazione, rispettando i principi di non discriminazione tra i cittadini di tutti gli Stati membri. È dunque necessario garantire al più presto l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello comunitario.

- 
- (11) I conducenti si preoccupano giustamente di beneficiare di un servizio qualitativamente migliore sulle infrastrutture stradali, soprattutto sul piano della sicurezza, e di vedere ridotta la congestione ai caselli, particolarmente nei giorni di grande affluenza e in punti molto congestionati della rete stradale. La definizione del servizio europeo di telepedaggio deve rispondere a questa preoccupazione. Si dovrebbe inoltre provvedere a garantire che le tecnologie e i componenti previsti possano essere collegati, nei limiti delle possibilità tecniche, anche con altri componenti del veicolo, quali i tachigrafi elettronici e i sistemi di chiamata d'emergenza. I sistemi intermodali non dovrebbero essere esclusi in una fase successiva.
- (12) La possibilità di accesso ad altre applicazioni future oltre alla riscossione del pedaggio dovrebbe essere assicurata mediante un idoneo apparecchio.
- (13) Un servizio europeo di telepedaggio dovrebbe garantire l'interoperabilità a livello tecnico, contrattuale e procedurale, comprendendo:
- a) un contratto unico tra i clienti e gli operatori che offrono il servizio, conforme a un corpus di norme contrattuali che autorizzano tutti gli operatori e/o gli emittenti a fornire il servizio, e atto a garantire l'accesso all'intera rete;
  - b) una serie di norme e requisiti tecnici che consentono all'industria di fornire l'equipaggiamento necessario per la fornitura del servizio.

- 
- (14) L'interoperabilità contrattuale ha il potenziale per notevoli agevolazioni per alcuni utenti della strada e per notevoli risparmi amministrativi per gli utenti commerciali della strada.
- (15) I sistemi di telepedaggio contribuiscono significativamente a ridurre i rischi di incidenti e quindi ad aumentare la sicurezza stradale, a ridurre le transazioni in contanti e a diminuire la congestione ai caselli, specie nei giorni di grande affluenza. Essi permettono anche di ridurre l'impatto negativo sull'ambiente di veicoli in attesa e che si rimettono in marcia e la congestione, nonché l'impatto ambientale risultante dall'installazione di nuove barriere di pedaggio o l'estensione delle strutture esistenti.
- (16) Nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010" sono indicati obiettivi in materia di sicurezza e di scorrimento del traffico stradale. I servizi e i sistemi di trasporto intelligenti e interoperabili rappresentano uno strumento fondamentale per conseguire tali obiettivi.
- (17) L'introduzione dei sistemi di telepedaggio comporterà il trattamento di dati personali che deve essere effettuato nel rispetto delle norme europee, figuranti tra l'altro nelle direttive 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>1</sup>, e 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche <sup>2</sup>. Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è esplicitamente riconosciuto dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

---

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

<sup>2</sup> GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

- 
- (18) L'addebito automatico delle tariffe di pedaggio su conti correnti bancari o su conti di carte di credito/debito domiciliati in qualsiasi luogo, nella Comunità e al di fuori di essa, presuppone la piena operatività di uno spazio unico dei pagamenti nella Comunità, con tariffe di servizio non discriminatorie.
- (19) Un sistema di telepedaggio istituito negli Stati membri dovrebbe rispondere ai seguenti criteri fondamentali: il sistema dovrebbe essere predisposto alla rapida integrazione di futuri correttivi ed innovazioni tecnologiche e di sistema, senza costosi aggravii legati alla vetustà dei metodi o dei modelli, costi di adozione da parte degli utenti della rete stradale, professionali o privati, dovrebbero essere irrilevanti rispetto ai benefici per gli stessi utenti nonché per la società nel suo insieme e la sua attuazione in ogni Stato membro dovrebbe avere carattere non discriminatorio, da tutti i punti di vista, tra utenti della rete stradale dello Stato in questione e utenti di altri Stati membri.
- (20) Dato che gli scopi della presente direttiva, in particolare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nel mercato interno e l'introduzione di un servizio europeo di telepedaggio su tutta la rete stradale comunitaria sottoposta a pedaggio, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e, per la loro dimensione europea, possono essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.



- 
- (21) È opportuno garantire l'inclusione delle parti interessate (operatori dei servizi di riscossione del pedaggio, gestori di infrastrutture, industrie elettroniche ed automobilistiche, utenti) nelle consultazioni della Commissione sugli aspetti tecnici e contrattuali legati alla creazione del servizio europeo di telepedaggio. Se del caso, la Commissione dovrebbe consultare anche organizzazioni non governative impegnate nel campo della tutela della vita privata, della sicurezza stradale e dell'ambiente.
- (22) La creazione del sistema europeo di telepedaggio presuppone l'elaborazione di orientamenti che dovranno essere stabiliti dal comitato telepedaggio istituito dalla presente direttiva.
- (23) La presente direttiva lascia impregiudicata la libertà degli Stati membri di fissare il regime tariffario delle infrastrutture stradali.
- (24) Le misure necessarie per attuare la presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>1</sup>,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Obiettivo e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità. Essa si applica alla riscossione elettronica di tutti i tipi di pedaggi stradali, sull'intera rete stradale comunitaria urbana e interurbana, autostrade, strade principali o secondarie e altre strutture come tunnel, ponti e traghetti.

---

<sup>1</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

2. La presente direttiva non si applica:

- a) a sistemi di pedaggio stradale per i quali non esistono strumenti elettronici di riscossione dei pedaggi;
- b) a sistemi di telepedaggio stradale che non richiedono l'installazione di apparecchiature a bordo;
- c) a sistemi di pedaggio piccoli e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento ai requisiti della presente direttiva sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici.

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

## Articolo 2

### Soluzioni tecnologiche

1. Tutti i nuovi sistemi di telepedaggio messi in servizio a decorrere dal 1° gennaio 2007 si basano sull'uso di una o più delle tecnologie seguenti:

- a) localizzazione satellitare;

- 
- b) comunicazioni mobili secondo la norma GSM–GPRS (riferimento GSM TS 03.60/23.060);
  - c) tecnologia a microonde a 5,8 GHz.

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

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

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

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

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

7. Gli Stati membri si adoperano affinché il trattamento dei dati personali necessari al funzionamento del servizio europeo di telepedaggio avvenga ai sensi delle norme comunitarie in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, soprattutto la loro riservatezza e affinché, in particolare, siano rispettate le disposizioni delle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.

### Articolo 3

#### Creazione di un servizio europeo di telepedaggio

1. Un servizio europeo di telepedaggio è creato su tutte le reti stradali della Comunità sulle quali è riscosso per via elettronica un pedaggio o un diritto stradale d'uso. Tale servizio sarà definito da un corpus di norme contrattuali che autorizzano tutti gli operatori e/o gli emittenti a fornire il servizio, una serie di norme e requisiti tecnici e un contratto di abbonamento unico tra i clienti e gli operatori e/o gli emittenti che offrono il servizio. Si estende su tutta la rete mediante il suddetto contratto, che può essere sottoscritto presso qualsiasi operatore e/o emittente di una parte di questa rete.
  
2. Il servizio europeo di telepedaggio è indipendente dalle decisioni fondamentali adottate dagli Stati membri in merito alla riscossione del pedaggio su particolari categorie di veicoli, dal livello di tariffazione applicato e dalla sua finalità. Esso riguarda soltanto il modo di riscossione dei pedaggi o dei diritti. Il servizio autorizza la sottoscrizione di contratti indipendentemente dal luogo di immatricolazione del veicolo, della nazionalità delle parti contraenti, e dalla zona o dal punto della rete stradale dove il pedaggio è dovuto.
  
3. Il sistema consente lo sviluppo dell'intermodalità senza comportare svantaggi per altri modi di trasporto.

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

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

#### Articolo 4

##### Definizione del servizio europeo di telepedaggio

1. Il servizio europeo di telepedaggio è definito sulla base degli elementi elencati nell'allegato della presente direttiva.
2. Laddove opportuno, detto allegato può essere modificato per ragioni tecniche, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
3. Il servizio europeo di telepedaggio utilizza le soluzioni tecnologiche di cui all'articolo 2, secondo specifiche accessibili al pubblico.

- 
4. Le decisioni relative alla definizione del servizio europeo di telepedaggio sono adottate dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2 entro il 1° luglio 2006. Dette decisioni sono adottate solo se sono soddisfatte tutte le condizioni, valutate sulla base di studi appropriati, tali da consentire l'interoperabilità da tutti i punti di vista, compresi quello tecnico, giuridico e commerciale.
5. Se le decisioni di cui al paragrafo 4 non sono adottate entro il 1° luglio 2006, la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, stabilisce una nuova data entro la quale tali decisioni devono essere adottate.
6. Le decisioni tecniche riguardanti la realizzazione del servizio europeo di telepedaggio sono adottate dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
7. La Commissione invita i pertinenti organismi di normalizzazione, in particolare il CEN, secondo la procedura di cui alla direttiva 98/34/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche <sup>1</sup> ad adoperarsi al massimo per adottare rapidamente norme applicabili ai sistemi di telepedaggio, per quanto riguarda le tecnologie elencate nell'articolo 2, paragrafo 1.
8. Gli apparecchi per il servizio europeo di telepedaggio devono essere conformi in particolare alle prescrizioni delle direttive 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità <sup>2</sup>, e 89/336/CEE del Consiglio, del 3 maggio 1989, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dall'Atto di adesione del 2003.

<sup>2</sup> GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003.

<sup>3</sup> GU L 139 del 23.5.1989, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/68/CEE (GU L 220 del 30.8.1993, pag. 1).

---

Articolo 5

Procedura del Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato Telepedaggio, in seguito denominato "comitato".
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenuto conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a 3 mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 6

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ..... (\*). Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di dette disposizioni, unitamente a una tabella di corrispondenza fra tali disposizioni e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

---

\* 18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.



Articolo 7

## Entrata in vigore

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

Articolo 8

## Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il presidente

M. McDOWELL

**ALLEGATO**

Elementi necessari per definire e realizzare il servizio europeo di telepedaggio

Gli elementi elencati in prosieguo sono necessari per definire e realizzare il servizio europeo di telepedaggio istituito a norma della presente direttiva. Essi sono ripartiti in aspetti tecnici, procedurali e giuridici.

Aspetti tecnici:

- a) procedure operative del servizio: sottoscrizione di un abbonamento, istruzioni per l'uso, installazione e fissaggio dell'apparecchiatura di bordo, trattamento delle transazioni alle stazioni di pedaggio o a tariffazione continua, procedure di recupero dei dati relativi alle transazioni in caso di guasto o cattivo funzionamento dell'apparecchiatura, sistemi di controllo, fatturazione e recupero delle somme dovute, servizio post-vendita, assistenza alla clientela, definizione del livello del servizio offerto ai clienti. Al momento di stabilire queste procedure operative si deve tener conto delle procedure esistenti negli Stati membri;
- b) specifiche funzionali del servizio: descrizione delle funzioni dell'apparecchiatura di bordo e dell'apparecchiatura al suolo;
- c) specifiche tecniche degli apparecchi al suolo e delle apparecchiature di bordo per il servizio e norme, procedure di certificazione e vincoli da osservare;

- 
- d) lancio e monitoraggio delle azioni concernenti gli organismi pertinenti di normalizzazione, complementi tecnici eventuali rispetto alle norme o prenorme utilizzate e che permettono di garantire l'interoperabilità;
  - e) specifiche di installazione delle apparecchiature di bordo;
  - f) modelli transazionali: definizione precisa degli algoritmi di transazione secondo i vari tipi di pedaggio (pedaggio in un punto fisso o tariffazione continua), definizione dei dati scambiati tra le apparecchiature di bordo e quelle al suolo, e loro formati;
  - g) accordi sulla disponibilità delle apparecchiature di bordo per venire incontro alle esigenze di tutti gli utenti interessati;

Aspetti procedurali:

- h) procedure per la verifica del rendimento tecnico e modalità di installazione per le apparecchiature di bordo dei veicoli e quelli posti sul ciglio della strada;
- i) parametri di classificazione dei veicoli: la convalida di un elenco comunitario di parametri tecnici nell'ambito del quale ciascuno Stato membro selezionerà i parametri che desidera utilizzare per la propria politica di tariffazione. Tali parametri rappresentano le caratteristiche fisiche, di motorizzazione e ambientali dei veicoli. La definizione delle classi di veicoli sulla base di detti parametri spetterà agli Stati membri;

- j) attuazione delle procedure che assicurino il trattamento di casi particolari, come disfunzioni di qualsiasi natura. Ciò in particolare nel caso in cui l'operatore del pedaggio stradale interessato e il cliente non siano dello stesso paese;

#### Aspetti giuridici

- k) convalida delle soluzioni tecniche adottate rispetto alle esigenze regolamentari comunitarie in materia di protezione delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone fisiche, soprattutto la loro vita privata. In particolare, sarà necessario garantire la conformità alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE;
- l) definizione di regole comuni di non discriminazione e di requisiti minimi che i potenziali prestatori di servizi devono rispettare per fornire il servizio;
- m) esame della possibilità di armonizzare le norme di esecuzione nel settore del telepedaggio;
- n) un protocollo di accordo fra gli operatori di pedaggi stradali che consenta la realizzazione del servizio europeo di telepedaggio, comprese le procedure di risoluzione delle controversie.
-