

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 6 ottobre 2009

sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici

[notificata con il numero C(2009) 7547]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/750/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2004/52/CE ⁽¹⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/52/CE incarica la Commissione di definire il servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
- (2) Un unico contratto con un fornitore del S.E.T. dovrebbe consentire agli utenti del S.E.T. di pagare i pedaggi in tutti i settori del S.E.T. della rete stradale europea, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE, attraverso, tra l'altro, un'unica apparecchiatura di bordo, che può essere utilizzata in tutti i settori del S.E.T.
- (3) La presente decisione riguarda lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, gli esattori di pedaggi, i fornitori del servizio e gli utenti della strada allo scopo di garantire la corretta dichiarazione dei pedaggi dovuti nel contesto del S.E.T.
- (4) L'introduzione del S.E.T. comporterà il trattamento di dati personali, che deve essere effettuato nel pieno rispetto delle norme comunitarie pertinenti, stabilite tra l'altro dalle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 95/46/CE ⁽²⁾ e 2002/58/CE ⁽³⁾.
- (5) Gli esattori di pedaggi devono concedere l'accesso al settore del S.E.T. di loro competenza ai fornitori del S.E.T. in maniera non discriminatoria.
- (6) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio ai settori del S.E.T. per tutti i fornitori del S.E.T., gli esattori di pedaggi devono pubblicare tutte le informazioni necessarie sui diritti di accesso in una dichiarazione relativa ai settori del S.E.T.
- (7) Il S.E.T. è basato sui principi della trasparenza e di una corretta ed efficace determinazione dei prezzi.
- (8) Occorre prevedere una procedura di conciliazione per risolvere le controversie che potrebbero sorgere tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. durante le trattative relative ai contratti e nei loro rapporti contrattuali. Gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. che vogliono esporre una controversia relativa all'accesso non discriminatorio ai settori del S.E.T. devono consultare gli organismi di conciliazione nazionali.
- (9) La gestione efficace di un accesso equo e non discriminatorio al S.E.T., che consenta di evitare indebiti oneri amministrativi, richiede una stretta collaborazione tra gli organismi di conciliazione ⁽⁴⁾ degli Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle norme comunitarie e la trattazione di eventuali ricorsi, fatta salva la possibilità di un controllo giurisdizionale.
- (10) Gli esattori di pedaggi possono avere politiche di tariffazione diverse in relazione alle varie categorie di utenti e/o di veicoli e non devono operare discriminazioni tra gli utenti del S.E.T., nel rispetto della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno ⁽⁵⁾ (direttiva generale sui servizi).

⁽¹⁾ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

⁽²⁾ Direttiva 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 (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

⁽³⁾ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali ed alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

⁽⁴⁾ La decisione relativa all'attuazione pratica di un organo di conciliazione con funzione di mediazione spetta a ciascuno Stato membro a condizione che siano soddisfatti i requisiti del capo IV garantendo a tutti i fornitori del SET un accesso equo ai settori nazionali del SET.

⁽⁵⁾ GU L 376 del 27.12.2006, pag. 36.

- (11) Gli utenti del S.E.T. non pagheranno un pedaggio superiore a quello nazionale/locale corrispondente.
- (12) A fini nazionali o locali, gli esattori di pedaggi possono mantenere o istituire servizi nazionali o locali specifici con sistemi manuali, automatici o elettronici. Il SET è un servizio complementare rispetto ai servizi di telepedaggio nazionali o locali degli Stati membri per il pagamento di pedaggi, tuttavia gli Stati membri che dispongono di sistemi di pedaggio adottano le misure necessarie per incrementare l'uso dei sistemi di telepedaggio e si adoperano per garantire che almeno il 50 % del flusso di traffico di ogni casello possa utilizzare sistemi di telepedaggio.
- (13) Le politiche in materia di pedaggi sono basate su normative europee, nazionali o locali; la loro applicazione ricade nella sfera di responsabilità degli esattori di pedaggi. Ciascuno Stato membro decide in maniera non discriminatoria in merito al controllo dei rapporti di pedaggio, conformemente alla normativa europea laddove applicabile. Il S.E.T. deve fornire mezzi interoperabili per controllare la correttezza della dichiarazione di pedaggio dei veicoli che si presume utilizzino il S.E.T.
- (14) La tecnologia dei sistemi di pedaggio consente, a vantaggio della sicurezza stradale e di una diminuzione della congestione, la riscossione dei pedaggi senza l'uso di barriere fisiche per garantire il pagamento.
- (15) Il ricavo dei pedaggi in generale contribuisce a finanziare i costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture di trasporto; i trasportatori che non pagano i pedaggi privano gli Stati membri e la Comunità delle risorse finanziarie necessarie a tale fine e acquisiscono un vantaggio concorrenziale sleale rispetto ai trasportatori che pagano i pedaggi; l'evasione dei pedaggi potrebbe mettere a repentaglio il conseguimento degli obiettivi della politica dei trasporti in termini di gestione di traffico, congestione e inquinamento.
- (16) Occorre definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al S.E.T.
- (17) Il S.E.T. presenta aspetti sia tecnici che organizzativi. Per entrambi gli aspetti occorre specificare i requisiti essenziali per garantire il funzionamento dell'interoperabilità del S.E.T. sotto ogni profilo. Sono necessarie specifiche tecniche per tutta la Comunità, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare le prescrizioni tecniche essenziali.
- (18) Per ottemperare alle apposite disposizioni relative alle procedure di appalto nel settore stradale e, in particolare, la direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, gli enti appaltanti devono includere le specifiche tecniche nei bandi di gara o in altra documentazione, come ad esempio i documenti generali o i capitoli d'oneri propri di ogni appalto. Le specifiche tecniche possono essere definite con riferimento a taluni documenti; a tale scopo è necessario definire un insieme di specifiche tecniche che servano da riferimento.
- (19) Ai sensi della direttiva 2004/18/CE, una specifica tecnica può essere definita, tra l'altro, con riferimento a una norma europea o a una norma armonizzata, ad un'omologazione tecnica europea o a una specifica tecnica comune. Le norme armonizzate sono elaborate dagli organismi europei di normalizzazione quali il Comitato europeo di normalizzazione (CEN), il Comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica (CENELEC) o l'Istituto europeo di normalizzazione delle telecomunicazioni (ETSI), su mandato della Commissione, e i loro riferimenti sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾.
- (20) Un sistema internazionale di normalizzazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dagli operatori coinvolti nel commercio internazionale, che soddisfino le esigenze della politica comunitaria, riveste particolare interesse per la Comunità. Di conseguenza gli organismi europei di normalizzazione devono proseguire la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione.
- (21) Potrebbe essere necessario definire in una fase successiva ulteriori specifiche tecniche o altre norme. Tali specifiche dovrebbero contribuire a completare i requisiti del S.E.T. che sono stati armonizzati a livello comunitario.
- (22) È necessario basare le procedure di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T. sull'uso dei moduli oggetto della decisione 768/2008/CE ⁽³⁾. Per favorire il relativo sviluppo industriale occorre elaborare, per quanto possibile, procedure basate su un sistema di garanzia di qualità. Tali procedure devono consentire agli organismi notificati di valutare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T. per assicurare che, nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio e durante il funzionamento, il risultato sia in linea con i regolamenti e le disposizioni tecniche e operative vigenti. Ciò deve anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dal paese.

⁽¹⁾ Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114).

⁽²⁾ I principali elementi della nuova strategia sono stabiliti dalla risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione (GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

- (23) Gli organismi notificati devono coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.
- (24) La conformità alle specifiche può dimostrarsi insufficiente per valutare l'interoperabilità operativa sul campo; è pertanto necessaria una marcatura CE relativa all'idoneità all'uso.
- (25) L'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 2004/52/CE prevede che la Commissione adotti le decisioni relative alla definizione del S.E.T. conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾. Laddove opportuno, l'allegato della direttiva 2004/52/CE può essere modificato per ragioni tecniche secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della stessa direttiva.
- (26) La presente decisione è basata sul lavoro svolto nell'ambito di progetti di ricerca paneuropei ⁽²⁾ sostenuti dalla Commissione, che hanno coinvolto le principali parti interessate, e di gruppi di esperti istituiti dalla Commissione europea il cui compito era definire con precisione il contenuto e la struttura organizzativa del S.E.T.
- (27) Tenuto conto dell'importanza di realizzare il S.E.T., è opportuno che la Commissione effettui una verifica 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente decisione. Alla luce delle conclusioni dell'esame intermedio dei progressi compiuti nella realizzazione del SET, la Commissione proporrà le misure necessarie con l'assistenza del comitato telepedaggio.
- (28) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato telepedaggio istituito a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. La presente decisione definisce il servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.).

Stabilisce le specifiche tecniche e i requisiti necessari a tale scopo, nonché le regole contrattuali relative alla fornitura del S.E.T.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ Progetti CESARE e RCI.

2. La presente decisione stabilisce i diritti e gli obblighi per i fornitori del S.E.T., gli esattori di pedaggi e gli utenti del S.E.T.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente decisione si intende per:

- a) «settore del S.E.T.»: un'area sottoposta a pedaggio che rientra nel campo di applicazione della direttiva 2004/52/CE;
- b) «fornitore del S.E.T.»: soggetto giuridico che soddisfa le prescrizioni dell'articolo 3 ed è registrato in uno Stato membro in cui è stabilito, che concede l'accesso al SET a un utente del SET;
- c) «utente del S.E.T.»: una persona (fisica o giuridica) che sottoscrive un contratto con un fornitore del S.E.T. per avere accesso al S.E.T.;
- d) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati nel S.E.T. da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del servizio, compresi oggetti tangibili e intangibili come ad esempio il software;
- e) «apparecchiatura di bordo»: l'insieme completo dei componenti hardware e software richiesti per fornire il S.E.T., installato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, elaborare e ricevere/trasmettere dati a distanza;
- f) «idoneità all'uso»: la capacità di un componente di interoperabilità di conseguire e mantenere una prestazione specifica quando è in funzione, integrata in maniera rappresentativa nel S.E.T. in relazione al sistema di un esattore di pedaggi;
- g) «classe tariffaria»: l'insieme dei veicoli trattati in maniera simile da un esattore di pedaggi;
- h) «regime tariffario»: l'assegnazione a classi tariffarie del pedaggio da pagare, secondo quanto definito da un esattore di pedaggi;
- i) «specifica tecnica»: una specifica secondo quanto definito dall'articolo 23 e dall'allegato VI della direttiva 2004/18/CE;
- j) «pedaggio»: onere, tassa o dazio riscossi in relazione alla circolazione di un veicolo in un settore sottoposto a pedaggio;
- k) «esattore di pedaggi»: organizzazione pubblica o privata che riscuote pedaggi per la circolazione di veicoli in un settore del S.E.T.;

- l) «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;
- m) «rapporto di pedaggio»: attestazione di conferma per un esattore di pedaggi della circolazione di un veicolo in un settore sottoposto a pedaggio in un formato concordato tra il fornitore del servizio di pedaggio e l'esattore di pedaggi;
- n) «settore sottoposto a pedaggio»: un'area del territorio dell'UE, una parte della rete stradale europea o strutture come gallerie, ponti o traghetti per le quali è previsto il pagamento di un pedaggio;
- o) «regime di pedaggio»: la serie di norme, fra cui le disposizioni di applicazione, che disciplinano la riscossione di pedaggi in un settore sottoposto a pedaggio;
- p) «transazione di pedaggio»: un'azione o una sequenza di azioni in cui viene trasmesso un rapporto di pedaggio all'esattore di pedaggi;
- q) «parametri di classificazione dei veicoli»: informazioni relative ai veicoli secondo le quali si calcolano i pedaggi sulla base dei dati contestuali di pedaggio.

CAPO II

PRINCIPI GENERALI

Articolo 3

Requisiti ai quali devono conformarsi i fornitori del S.E.T.

I fornitori del S.E.T. devono ottenere la registrazione in uno Stato membro in cui sono stabiliti. Tale registrazione viene concessa se essi soddisfano i seguenti requisiti:

- a) essere in possesso della certificazione EN ISO 9001 o di una certificazione equivalente;
- b) dimostrare il possesso di apparecchiature tecniche e la dichiarazione CE o il certificato che attesta la conformità dei componenti della interoperabilità, secondo quanto stabilito al punto 1 dell'allegato IV della presente decisione;
- c) provare la competenza nella fornitura di servizi di telepedaggio o nei settori pertinenti;
- d) possedere un'adeguata capacità finanziaria;
- e) disporre di un piano per la gestione globale dei rischi, sottoposto a verifica almeno ogni due anni;
- f) godere dei requisiti di onorabilità.

Articolo 4

Diritti e obblighi dei fornitori del S.E.T.

1. I fornitori del S.E.T. concludono contratti relativi al S.E.T. riguardo a tutti i settori del S.E.T. entro 24 mesi dalla loro registrazione conformemente all'articolo 19.

Il fornitore del S.E.T. mantiene sempre la copertura di tutti i settori del S.E.T. In caso di modifiche ai settori del S.E.T. o di qualsiasi altro motivo che influisca sulla piena copertura, ristabilisce la piena copertura entro sei mesi.

2. I fornitori del S.E.T. informano gli utenti del S.E.T. della copertura dei settori del S.E.T. e di qualsiasi modifica a tale copertura.

I fornitori del S.E.T. presentano allo Stato membro di registrazione una dichiarazione annuale riguardante la loro copertura dei settori del S.E.T.

3. Qualora necessario, i fornitori del S.E.T. forniscono agli utenti del S.E.T. un'apparecchiatura da installare a bordo che soddisfi i pertinenti requisiti tecnici stabiliti nella presente decisione, fornendo la prova che i requisiti in questione sono soddisfatti.

4. I fornitori del S.E.T. controllano le prestazioni del loro livello di servizio. Devono disporre di processi operativi soggetti a revisione che prevedano misure appropriate da adottare qualora vengano rilevati problemi di prestazione o di violazione dell'integrità.

5. I fornitori del S.E.T. offrono un servizio e un'assistenza tecnica adeguati per garantire la corretta personalizzazione dell'apparecchiatura di bordo. I fornitori del S.E.T. sono responsabili dei parametri fissi di classificazione dei veicoli memorizzati nell'apparecchiatura di bordo o nel proprio sistema informativo. I parametri variabili di classificazione dei veicoli, che possono variare da un percorso all'altro o nell'ambito di uno stesso percorso e vanno introdotti con un intervento all'interno del veicolo, devono essere configurabili attraverso un'interfaccia uomo-macchina adeguata.

6. I fornitori del S.E.T. tengono elenchi di apparecchiature di bordo non valide relativi ai loro contratti S.E.T. con gli utenti S.E.T. Tali elenchi devono essere gestiti in maniera rigorosamente conforme alle disposizioni comunitarie relative alla protezione dei dati personali stabilite, tra l'altro, dalle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.

7. I fornitori del S.E.T. rendono pubbliche le loro politiche contrattuali nei confronti degli utenti del S.E.T.

8. Le fatture rilasciate a singoli utenti del S.E.T. da fornitori del S.E.T. devono separare chiaramente gli oneri per i servizi del fornitore del S.E.T. e i pedaggi pagati e devono specificare, salvo che l'utente decida diversamente, almeno l'ora e il luogo in cui i pedaggi sono stati pagati e gli elementi di dettaglio di interesse per l'utente di determinati pedaggi.

9. I fornitori del S.E.T. informano quanto prima possibile un utente del S.E.T. di ogni situazione di mancato rapporto di pedaggio in relazione al suo conto, offrendo quando possibile l'opportunità di regolarizzare il conto prima dell'adozione di eventuali misure coercitive.

10. I fornitori del S.E.T. collaborano con gli esattori di pedaggi nelle loro attività di controllo.

Articolo 5

Diritti e obblighi degli esattori di pedaggi

1. Se un settore del S.E.T. non è conforme alle condizioni tecniche e procedurali di interoperabilità del S.E.T. fissate dalla direttiva 2004/52/CE e dalla presente decisione, l'esattore di pedaggi competente valuta il problema con le parti interessate e, se rientra nella sua sfera di competenza, adotta misure correttive allo scopo di garantire l'interoperabilità del SET con il sistema di pedaggio. In tale eventualità, l'esattore di pedaggi informa lo Stato membro per aggiornare il registro di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera a).

2. Ciascun esattore di pedaggi elabora e gestisce una dichiarazione relativa ai settori del SET stabilendo le condizioni generali per i fornitori del SET per l'accesso ai settori sottoposti a pedaggio di propria competenza, conformemente all'allegato I.

3. Gli esattori di pedaggi accettano in maniera non discriminatoria qualsiasi fornitore del SET che richieda di fornire il SET nei settori del SET, sotto la responsabilità dell'esattore di pedaggi.

L'accettazione di un fornitore del SET in un settore sottoposto a pedaggio è subordinata alla conformità alle condizioni generali stabilite nella dichiarazione dei settori del SET con l'obiettivo di completare i negoziati entro i termini indicati all'articolo 4, paragrafo 1, e può anche essere subordinata a specifiche condizioni contrattuali.

Se un esattore di pedaggi e un fornitore del SET non riescono a raggiungere un accordo, può essere interpellato l'organismo di conciliazione competente per il relativo settore sottoposto a pedaggio.

4. Il pedaggio applicato dagli esattori di pedaggi agli utenti del S.E.T. non deve superare il corrispondente pedaggio nazionale/locale.

5. Gli esattori di pedaggi accettano nei settori del S.E.T. di loro competenza qualsiasi apparecchiatura di bordo operativa dei fornitori del S.E.T. con i quali hanno rapporti contrattuali che sia stata certificata secondo quanto stabilito nell'allegato IV e che non figurino nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide di cui all'articolo 7, paragrafo 3.

Gli esattori di pedaggi tengono aggiornato nel proprio sito web un elenco pubblico facilmente accessibile di tutti i fornitori del SET con i quali hanno un contratto.

6. Un esattore di pedaggi può chiedere la collaborazione di un fornitore del S.E.T. per eseguire prove dettagliate non annunciate del sistema di pedaggio che coinvolgono veicoli che circolano o che hanno di recente circolato nei settori del S.E.T. dell'esattore di pedaggi. Il numero di veicoli sottoposti a tali prove in un anno per un particolare fornitore del SET deve essere proporzionato al traffico medio annuale o alle previsioni di traffico del fornitore del S.E.T. nei settori del S.E.T. dell'esattore di pedaggi.

7. In caso di disfunzione del S.E.T. imputabile all'esattore di pedaggi, quest'ultimo fornisce una modalità degradata di servizio che consenta ai veicoli con l'apparecchiatura di cui al paragrafo 5 di circolare in condizioni di sicurezza, con un ritardo minimo e senza che dia origine ad attribuzioni di mancato pagamento del pedaggio.

8. Gli esattori di pedaggi collaborano in maniera non discriminatoria con i fornitori del S.E.T. e/o il fabbricante e/o l'organismo notificato allo scopo di valutare l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità nei settori sottoposti a pedaggio di loro competenza.

Articolo 6

Dati contestuali di pedaggio

Gli esattori di pedaggi comunicano le eventuali modifiche dei dati contestuali di pedaggio agli Stati membri in cui sono situati i settori sottoposti a pedaggio di loro competenza in relazione, tra l'altro, a quanto segue:

- a) definizione del settore del S.E.T., in particolare l'estensione geografica e l'infrastruttura soggetta a pedaggio;
- b) carattere del pedaggio e principi di riscossione;
- c) veicoli soggetti a pedaggio;
- d) parametri di classificazione dei veicoli (come ad esempio numero di assi, massimo peso ammesso del rimorchio, tipo di sospensioni, ecc.) con la loro corrispondenza nella struttura tariffaria dell'esattore di pedaggi;
- e) dichiarazioni di pedaggio richieste.

Articolo 7

Pedaggio

1. Il pedaggio viene fissato dall'esattore di pedaggi in base, tra l'altro, alla classificazione del veicolo. La classificazione di un veicolo viene determinata sulla base dei parametri di classificazione dei veicoli di cui all'allegato VI. In caso di discrepanza tra la classificazione dei veicoli usata dal fornitore del S.E.T. e dall'esattore di pedaggi, prevale la classificazione di quest'ultimo, a meno che sia possibile dimostrare che è errata.

2. Oltre a richiedere a un fornitore del S.E.T. di pagare a fronte di rapporti di pedaggio motivati, un esattore di pedaggi può richiedere a un fornitore del S.E.T. di pagare per i mancati rapporti di pedaggio motivati relativi al conto di qualsiasi utente gestito dal fornitore del S.E.T.

3. Se un fornitore del S.E.T. ha inviato a un esattore di pedaggi un elenco di apparecchiature di bordo non valide, di cui all'articolo 4, paragrafo 6, il fornitore del SET non può essere considerato responsabile di eventuali ulteriori pedaggi dovuti mediante l'uso di tali apparecchiature. Il numero di voci presenti nell'elenco delle apparecchiature di bordo non valide, il formato dell'elenco e la frequenza con cui viene aggiornato devono essere concordati tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T.

4. Nei sistemi di pedaggio DSRC, gli esattori di pedaggi comunicano dichiarazioni di pedaggio motivate ai fornitori del S.E.T. per i pedaggi dovuti dai rispettivi utenti del S.E.T.

Articolo 8

Contabilità

Qualora un'organizzazione fornisca servizi di riscossione di pedaggi e di fornitura del S.E.T., gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che conti economici e stati patrimoniali siano tenuti e pubblicati separatamente per ciascun tipo di attività e che non possano essere trasferiti fondi tra le due attività.

I sistemi di contabilità per le attività dell'esattore di pedaggi e del fornitore del S.E.T. devono essere tenuti separati tra loro e dai conti relativi a qualsiasi altro tipo di attività in modo che si possa effettuare una chiara valutazione dei costi e degli utili relativi alla fornitura del S.E.T.

Articolo 9

Diritti e obblighi degli utenti del S.E.T.

1. Gli utenti del S.E.T. possono abbonarsi a tale servizio tramite qualsiasi fornitore del S.E.T., a prescindere dalla nazionalità, dallo Stato di residenza o dallo Stato di immatricolazione del veicolo. All'atto della conclusione di un contratto, gli utenti del SET sono adeguatamente informati circa il trattamento dei loro dati personali e dei diritti che derivano dalla legislazione applicabile sulla protezione dei dati personali.

2. Gli utenti del S.E.T. garantiscono la correttezza di tutti i dati relativi all'utente e al veicolo da essi forniti al fornitore del S.E.T.

3. Gli utenti del S.E.T. adottano tutte le misure possibili per garantire che l'apparecchiatura di bordo sia operativa quando il veicolo circola in un settore del S.E.T.

4. Gli utenti del S.E.T. usano l'apparecchiatura di bordo secondo le istruzioni fornite dal fornitore del S.E.T., in particolare per quanto concerne la dichiarazione dei parametri variabili del veicolo.

5. Con il pagamento di un pedaggio da parte di un utente del SET al proprio fornitore del SET si ritengono adempiuti gli

obblighi di pagamento dell'utente del SET nei confronti dell'esattore di pedaggi competente.

CAPO III

ORGANISMO DI CONCILIAZIONE

Articolo 10

Istituzione e funzioni

1. Ciascuno Stato membro con almeno un settore del S.E.T. designa o istituisce un organismo di conciliazione per facilitare la mediazione tra gli esattori di pedaggi con un settore sottoposto a pedaggio situato nel proprio territorio e i fornitori del S.E.T. che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali operatori. L'organo di conciliazione è incaricato in particolare di esaminare se le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi a vari fornitori del S.E.T. sono non discriminatorie e rispecchiano correttamente i costi e i rischi delle parti contrattuali.

2. Tale Stato membro adotta le misure necessarie per garantire che il proprio organo di conciliazione sia indipendente nella sua struttura organizzativa e giuridica, dagli interessi commerciali degli esattori di pedaggi e dei fornitori del S.E.T.

Articolo 11

Procedura di mediazione

1. In caso di controversie inerenti ai loro rapporti o negoziati contrattuali, gli esattori di pedaggi o i fornitori del S.E.T. richiedono l'intervento dell'organismo di conciliazione competente.

2. Entro un mese dal ricevimento di una richiesta di intervento, l'organismo di conciliazione dichiara se sia o meno in possesso di tutti i documenti necessari per la mediazione.

3. L'organismo di conciliazione esprime un parere su una controversia entro sei mesi dal ricevimento della richiesta di intervento.

4. Per facilitare i suoi compiti, gli Stati membri abilitano l'organo di conciliazione a richiedere le informazioni pertinenti agli esattori di pedaggi, ai fornitori del S.E.T. e a eventuali terzi che contribuiscono alla fornitura del S.E.T. nello Stato membro interessato.

5. Gli organismi di conciliazione nazionali si scambiano informazioni sul lavoro che svolgono, nonché sui principi guida e sulle prassi da essi seguiti.

CAPO IV

DISPOSIZIONI TECNICHE

Articolo 12

Servizio continuo unico

Gli Stati membri provvedono affinché il S.E.T. sia fornito agli utenti del S.E.T. come servizio continuo unico.

Ciò significa che:

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

Articolo 13

Prescrizioni alle quali deve conformarsi il S.E.T.

1. Il S.E.T. deve soddisfare le prescrizioni essenziali stabilite nell'allegato III.
2. Oltre alla riscossione del pedaggio, l'apparecchiatura di bordo del S.E.T. deve consentire l'attuazione di altri futuri servizi di localizzazione. L'uso dell'apparecchiatura di bordo del S.E.T. ai fini di altri servizi non deve interferire con le operazioni di pedaggio in qualsiasi settore sottoposto a pedaggio.

Articolo 14

Componenti di interoperabilità

1. I componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare le prescrizioni di cui all'allegato II.

Gli Stati membri considerano conformi alle prescrizioni essenziali applicabili i componenti di interoperabilità recanti la marcatura CE.

2. La valutazione della conformità alle specifiche e/o dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità viene effettuata secondo quanto stabilito nell'allegato IV.

I componenti di interoperabilità del S.E.T. possono recare la marcatura CE se sono muniti delle dichiarazioni «CE» di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'impiego.

3. Le dichiarazioni di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'impiego sono redatte dal fabbricante dei componenti di interoperabilità, dal fornitore del S.E.T. o da un rappresentante autorizzato conformemente all'allegato IV.

Il contenuto della dichiarazione è quello alla riportato nella parte 3 dell'allegato IV.

4. Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono, per motivi riguardanti la presente decisione, l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità da usare nell'ambito

del S.E.T. muniti della marcatura CE o della dichiarazione di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'uso. In particolare, essi non possono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla conformità alle specifiche e/o all'idoneità all'uso.

5. Qualora vengano pubblicate specifiche tecniche rilevanti per il S.E.T. successivamente all'adozione della presente decisione, la Commissione ne valuta l'applicabilità secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2004/52/CE.

CAPO V

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 15

1. Uno Stato membro, quando ha motivo di ritenere che i componenti di interoperabilità recanti una marcatura CE, immessi in commercio e utilizzati conformemente alla loro destinazione, rischiano di non soddisfare le prescrizioni essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitarne l'ambito di applicazione, per vietarne l'uso o per ritirarli dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

- a) un'errata applicazione delle specifiche tecniche;
- b) l'inadeguatezza delle specifiche tecniche.

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate.

- a) Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri.
- b) Se, dopo la consultazione delle parti interessate, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità e gli altri Stati membri.

3. Se i componenti di interoperabilità muniti della marcatura CE risultano non conformi alle prescrizioni di interoperabilità, lo Stato membro competente chiede al fabbricante o al suo mandatario stabilito nella Comunità di riportare il componente di interoperabilità a uno stato di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'impiego, alle condizioni stabilite dallo Stato membro e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

Articolo 16

Qualsiasi decisione relativa alla valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità e qualsiasi decisione adottata in applicazione dell'articolo 15 è motivata in modo dettagliato. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

CAPO VI

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE*Articolo 17***Organismi notificati**

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso di cui all'allegato IV, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza e il numero di identificazione precedentemente ottenuto dalla Commissione. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e tiene tale elenco aggiornato.

2. Gli Stati membri applicano i criteri di cui all'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.

3. Gli Stati membri revocano l'autorizzazione a un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui all'allegato V e ne informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, viene interpellato il comitato telepedaggio, che rende noto il suo parere entro tre mesi. In base al parere del comitato, la Commissione informa lo Stato membro interessato di tutte le modifiche necessarie affinché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

*Articolo 18***Gruppo di coordinamento**

Un gruppo di coordinamento degli organismi notificati ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della presente decisione (di seguito denominato «gruppo di coordinamento») viene istituito come gruppo di lavoro del comitato telepedaggio, in base al regolamento interno di detto comitato.

Il gruppo di coordinamento compila e tiene aggiornato un elenco completo di norme, specifiche tecniche e documenti normativi rispetto ai quali possono essere valutate la conformità alle specifiche e l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità del S.E.T. Il gruppo di coordinamento funge da forum per discutere tutti i problemi che possono sorgere in relazione alle procedure di valutazione della conformità alle specifiche tecniche e dell'idoneità all'uso e per proporre soluzioni a tali problemi.

*Articolo 19***Registri**

1. Ai fini dell'attuazione della presente decisione, ciascun Stato membro tiene un registro elettronico di quanto segue:

a) i settori del S.E.T. situati nel loro territorio, comprese informazioni relative a:

— gli esattori di pedaggi corrispondenti,

— le tecnologie di pedaggio impiegate,

— i dati contestuali di pedaggio,

— la dichiarazione relativa al settore del S.E.T.,

— i fornitori del SET che hanno contratti di S.E.T. con gli esattori di pedaggi attivi nell'area di loro competenza.

Lo Stato membro apporta modifiche al registro degli esattori di pedaggi, compresa, ove applicabile, la loro data di entrata in vigore, subito dopo l'adozione di tali modifiche, tenendo conto delle disposizioni di cui all'allegato VI, punti 3 e 4;

b) i fornitori del S.E.T. cui è stata concessa la registrazione ai sensi dell'articolo 3.

Se non altrimenti specificato, gli Stati membri verificano almeno una volta l'anno che siano ancora soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 3, lettere a), d), e) e f), e gli obblighi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e aggiornano il registro di conseguenza. Il registro contiene anche le conclusioni delle verifiche previste dall'articolo 3, lettera e). Uno Stato membro non è considerato responsabile delle azioni dei fornitori del S.E.T. figuranti nel proprio registro.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.

3. I registri sono accessibili al pubblico per via elettronica.

4. I registri sono resi disponibili entro nove mesi dall'entrata in vigore della presente decisione.

5. Le autorità degli Stati membri responsabili dei registri comunicano con mezzi elettronici alle autorità omologhe degli altri Stati membri e alla Commissione i registri dei settori del S.E.T. e dei fornitori del S.E.T. alla fine di ogni anno solare. Qualsiasi incongruenza della situazione in uno Stato membro va segnalata allo Stato membro di registrazione e alla Commissione.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 20

Sistemi pilota di pedaggio

Per consentire l'evoluzione tecnica del S.E.T., gli Stati membri possono autorizzare temporaneamente, in parti limitate del settore sottoposto a pedaggio di loro competenza e parallelamente al sistema conforme al S.E.T., sistemi pilota di pedaggio che integrano nuove tecnologie o nuovi concetti non conformi a una o più disposizioni della direttiva 2004/52/CE o della presente decisione.

Tale autorizzazione è subordinata all'approvazione della Commissione. Il periodo iniziale dell'autorizzazione non deve superare i tre anni.

Ai fornitori del S.E.T. non è richiesto di partecipare ai sistemi pilota di pedaggio.

Articolo 21

Relazione

Entro 18 mesi dall'entrata in vigore della presente decisione, la Commissione redige una relazione sullo stato di avanzamento della realizzazione del S.E.T.

Articolo 22

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 6 ottobre 2009.

Per la Commissione

Antonio TAJANI

Vicepresidente

ALLEGATO I

CONTENUTO DI UNA DICHIARAZIONE DI SETTORE DEL S.E.T.

La dichiarazione di settore del S.E.T. deve contenere le seguenti informazioni:

1. Una sezione relativa ai requisiti nei confronti dei fornitori del S.E.T., in cui siano indicati almeno gli oneri fissi imposti ai fornitori del S.E.T. sulla base dei costi sostenuti dall'esattore di pedaggi per fornire, gestire e tenere aggiornato un sistema conforme al S.E.T. nel settore di propria competenza se tali costi non sono compresi nel pedaggio.

La dichiarazione può contenere anche disposizioni su una garanzia bancaria o uno strumento finanziario equivalente, che non superi l'importo medio mensile delle transazioni di pedaggio versato dal fornitore del S.E.T. per il proprio settore sottoposto a pedaggio. L'importo è determinato sulla base dell'importo totale delle transazioni di pedaggio pagato dal fornitore del S.E.T. per il tale settore sottoposto a pedaggio l'anno precedente. Per le nuove imprese, l'importo è basato sulle transazioni di pedaggio medie mensili che il fornitore del S.E.T. deve pagare per il proprio settore sottoposto a pedaggio secondo il numero di contratti e il pedaggio medio per contratto stimato nel piano aziendale del fornitore del S.E.T.

2. Una sezione sulle condizioni procedurali, che devono essere non discriminatorie e comprendere almeno quanto segue:

- a) la politica in materia di transazioni di pedaggio (parametri di autorizzazione, dati contestuali di pedaggio, liste nere e così via);
 - b) procedure e accordo a livello di servizi (come ad esempio il formato per comunicare i dati delle dichiarazioni di pedaggio, tempi e periodicità per il trasferimento dei dati della dichiarazione di pedaggio, percentuale accettata di pedaggi mancati/errati, precisione dei dati della dichiarazione di pedaggio, prestazioni di disponibilità operativa, ecc.);
 - c) la politica tariffaria;
 - d) la politica dei pagamenti;
 - e) le condizioni commerciali, che devono essere concordate nell'ambito di negoziati bilaterali tra l'esattore di pedaggi e il fornitore del S.E.T., compresi i requisiti in materia di livello del servizio.
-

ALLEGATO II

RUOLI E INTERFACCE DELLE PARTI INTERESSATE AL S.E.T.

1. Gli utenti del S.E.T. non interagiscono direttamente con gli esattori di pedaggi nell'ambito del S.E.T. Le interazioni tra gli utenti del S.E.T. e i fornitori del S.E.T. (o la loro apparecchiatura di bordo) possono essere specifiche per ciascun fornitore del S.E.T. senza compromettere l'interoperabilità del S.E.T.
2. Le interfacce elettroniche tra i fornitori del S.E.T. e gli esattori di pedaggi rientrano in due categorie: interfacce elettroniche poste lungo le strade tra l'apparecchiatura di bordo del fornitore del S.E.T. e l'apparecchiatura fissa o mobile dell'esattore di pedaggi e interfacce elettroniche tra i rispettivi sistemi di back-office.
3. Come minimo, le interfacce standardizzate poste lungo le strade tra l'apparecchiatura di bordo del fornitore di servizi e l'apparecchiatura di terra o mobile dell'esattore di pedaggi consentono quanto segue:
 - a) transazioni di addebito tramite sistema di comunicazioni specializzate a corto raggio (Dedicated Short-Range Communication — DSRC);
 - b) transazioni di controllo della conformità in tempo reale;
 - c) aumento della precisione per la localizzazione (ove applicabile).I fornitori del S.E.T. devono attuare tutte e tre le interfacce nella propria apparecchiatura di bordo. Gli esattori di pedaggi possono attuare alcune o tutte le interfacce nelle proprie apparecchiature fisse o mobili poste lungo le strade secondo i propri requisiti.
4. Come minimo, tutti i fornitori del S.E.T. devono attuare le interfacce di back-office standardizzate specificate di seguito. Gli esattori di pedaggi devono attuare ciascuna interfaccia, tuttavia possono scegliere di supportare soltanto i processi di addebitamento GNSS o DSRC.
 - a) Scambio dei rapporti di pedaggio tra i fornitori del S.E.T. e gli esattori di pedaggi, in particolare:
 - presentazione e convalida di richieste di pagamento di pedaggi sulla base delle transazioni di addebito DSRC,
 - presentazione e convalida delle dichiarazioni di pedaggio GNSS;
 - b) fatturazione/saldo;
 - c) scambio di informazioni a sostegno della gestione delle violazioni:
 - nel processo di addebito DSRC;
 - nel processo di addebito GNSS;
 - d) Scambio di liste nere del S.E.T.;
 - e) scambio di informazioni sull'affidabilità;
 - f) invio dei dati contestuali di pedaggio dagli esattori di pedaggi ai fornitori del S.E.T.

ALLEGATO III

PRESCRIZIONI ESSENZIALI**1. Prescrizioni Generali****1.1. Sicurezza e salute**

I dispositivi destinati a essere utilizzati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'uso sicuro dei dispositivi stessi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. Affidabilità e disponibilità

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano al funzionamento del S.E.T. devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzionalità nelle condizioni previste.

Il S.E.T. deve essere progettato in modo da consentire al sistema di continuare a svolgere la propria funzione in caso di cattivo funzionamento o guasto dei componenti, eventualmente in una modalità degradata, con un minimo di ritardo per gli utenti del S.E.T.

1.3. Protezione dell'ambiente

Le apparecchiature di bordo e l'infrastruttura di terra devono essere progettate e realizzate in modo da avere caratteristiche di compatibilità elettromagnetica con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4. Compatibilità tecnica

Quando si interfacciano nel quadro del S.E.T., le caratteristiche tecniche delle apparecchiature degli esattori di pedaggi e dei fornitori del S.E.T. devono essere compatibili.

1.5. Sicurezza/Privacy

1. Il S.E.T. fornisce i mezzi necessari per proteggere gli esattori di pedaggi, i fornitori del S.E.T. e gli utenti del S.E.T. contro frodi/abusi.

2. Il S.E.T. fornisce funzioni di sicurezza relative alla protezione dei dati memorizzati, gestiti e trasmessi tra le parti interessate nel contesto del S.E.T. Le funzioni di sicurezza proteggono gli interessi delle parti coinvolte da pericoli o danni causati da mancanza di disponibilità, riservatezza, integrità, autenticazione, omessa interdizione e protezione dell'accesso in relazione a dati sensibili degli utenti in maniera adeguata a un contesto europeo multiutente.

2. Prescrizioni Particolari**2.1. Requisiti concernenti le infrastrutture****2.1.1. Aspetti generali**

2.1.1.1. Allo scopo di garantire per gli utenti l'interoperabilità in tutta la Comunità dei sistemi di telepedaggio già introdotti negli Stati membri e di quelli che verranno introdotti in futuro nel quadro del servizio europeo di telepedaggio, il sottosistema di infrastruttura del S.E.T. deve essere conforme all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2004/52/CE.

2.1.1.2. L'infrastruttura del S.E.T. garantisce che la precisione dei dati delle dichiarazioni di pedaggio sia proporzionata ai requisiti del regime di pedaggio per garantire la parità di trattamento tra gli utenti del S.E.T. per quanto riguarda pedaggi e oneri (equità).

2.1.1.3. Conformemente alle prescrizioni relative alle interfacce del S.E.T. descritti nell'allegato II, vengono attuati protocolli di comunicazione comuni tra le apparecchiature degli esattori di pedaggi e dei fornitori del S.E.T. I fornitori del S.E.T. devono fornire agli esattori di pedaggi, attraverso canali di comunicazione interoperabili, informazioni sicure relative alle operazioni di pedaggio e alle attività di controllo/applicazione secondo le specifiche tecniche applicabili.

2.1.1.4. Il S.E.T. fornisce i mezzi con cui gli esattori di pedaggi i mezzi per stabilire in maniera facile e inequivocabile se un veicolo che circola nel settore sottoposto a pedaggio di loro competenza che si presume utilizzi il S.E.T. sia effettivamente dotato di un'apparecchiatura di bordo del S.E.T. omologata e correttamente funzionante che fornisce informazioni veritiere.

- 2.1.1.5. L'apparecchiatura di bordo fornisce agli esattori di pedaggi i mezzi per individuare il fornitore del S.E.T. competente. L'apparecchiatura di bordo controlla regolarmente questo elemento, si disattiva in caso di rilevamento di un'irregolarità e, se possibile, informa il fornitore del S.E.T. dell'anomalia.
- 2.1.1.6. Ove applicabile, l'apparecchiatura del S.E.T. deve essere concepita in modo tale che i componenti di interoperabilità utilizzino standard aperti.
- 2.1.1.7. L'apparecchiatura di bordo del S.E.T. presenta un'interfaccia uomo-macchina che indica all'utente che l'apparecchiatura di bordo funziona correttamente, e un'interfaccia atta a dichiarare i parametri di pedaggio variabili e a indicare le impostazioni di tali parametri.
- 2.1.1.8. L'apparecchiatura di bordo deve essere integrata in modo sicuro. Il suo montaggio deve essere conforme alle prescrizioni relative al campo di visibilità anteriore ⁽¹⁾ e alle finiture interne ⁽²⁾ dei veicoli.
- 2.1.1.9. Ove applicabile, gli esattori di pedaggi informano i conducenti, tramite segnaletica posta lungo le strade o con altri mezzi, della richiesta di pagamento di un pedaggio o un onere per circolare con un veicolo in un settore sottoposto a pedaggio, e in particolare all'ingresso e all'uscita di un settore sottoposto a pedaggio.
- 2.1.2. **Sistemi di pedaggio basati sulle tecnologie a microonde**
Le applicazioni del S.E.T. basate sulle tecnologie a microonde supportano quanto segue:
- per l'apparecchiatura di bordo dei fornitori del SET: la norma EN15509 e la norma ETSI ES 200674-1 e le relative relazioni tecniche per l'attuazione del protocollo,
 - per l'apparecchiatura fissa e mobile posta lungo le strade degli esattori di pedaggi: la norma EN15509. In Italia, l'apparecchiatura fissa e mobile posta lungo le strade degli esattori di pedaggi può supportare invece la norma ETSI ES 200674-1 e le relative relazioni tecniche per l'attuazione del protocollo.
- 2.1.3. **Sistemi di pedaggio basati sul sistema globale di navigazione via satellite (Global Navigation Satellite System - GNSS)**
I fornitori del S.E.T. verificano la disponibilità di dati di posizionamento e di navigazione via satellite.
I fornitori del S.E.T. informano gli esattori di pedaggi delle loro eventuali difficoltà legate alla ricezione dei segnali satellitari a stabilire i dati della dichiarazione di pedaggio. Gli esattori di pedaggi utilizzano le informazioni ricevute per individuare aspetti problematici e, se necessario, potenziano i segnali satellitari, di comune accordo con i fornitori del S.E.T.
- 2.2. **Requisiti di funzionamento e di gestione**
1. Il S.E.T. deve soddisfare le prescrizioni della normativa europea relativa alla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati. In particolare, deve essere garantita la conformità alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.
 2. Gli esattori di pedaggi e i fornitori del S.E.T. stabiliscono piani d'emergenza per evitare perturbazioni significative del flusso di traffico in caso di indisponibilità del S.E.T.

⁽¹⁾ Direttiva 90/630/CE della Commissione, del 30 ottobre 1990, che adegua al progresso tecnico la direttiva 77/649/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al campo di visibilità del conducente dei veicoli a motore (GU L 341 del 6.12.1990, pag. 20).

⁽²⁾ Direttiva 2000/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 febbraio 2000, che modifica la direttiva 74/60/CEE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (parti interne dell'abitacolo diverse dai retrovisori interni, disposizione degli organi di comando, tetto o tetto apribile, schienale e parte posteriore dei sedili) (GU L 87 dell'8.4.2000, pag. 22).

ALLEGATO IV

CONFORMITÀ ALLE SPECIFICHE E IDONEITÀ ALL'USO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

DICHIARAZIONI «CE»

1. Conformità alle specifiche

Per valutare la conformità dei componenti di interoperabilità (comprese le apparecchiature e le interfacce poste lungo le strade) alle prescrizioni di cui alla presente decisione e a tutte le specifiche tecniche pertinenti, il fabbricante dei componenti di interoperabilità da usare nella fornitura del S.E.T. o il suo mandatario scelgono le procedure tra i moduli elencati nella decisione 768/2008/CE. Redigono pertanto la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche dei componenti di interoperabilità, se del caso dopo aver ottenuto un certificato di esame da un organismo notificato.

A seconda dei moduli di valutazione della decisione 768/2008/CE scelti, la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche riguarda l'autovalutazione del fabbricante o la valutazione da parte di organismi notificati della conformità intrinseca dei componenti di interoperabilità, presi isolatamente, alle specifiche da soddisfare.

2. Idoneità all'uso (interoperabilità del servizio)

L'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità viene valutata sulla base del funzionamento o dell'utilizzo dei componenti in servizio, integrati in maniera rappresentativa nel sistema di pedaggio del S.E.T. degli esattori di pedaggi nel cui settore l'apparecchiatura di bordo circola per uno specifico periodo di attività.

Per effettuare questo tipo di esame in condizioni di servizio al fine di dimostrare l'interoperabilità in servizio dei componenti di interoperabilità, il fabbricante, il fornitore del S.E.T. o un mandatario devono:

a) collaborare direttamente con gli esattori di pedaggi nel cui settore circola l'apparecchiatura di bordo. In tal caso:

il fabbricante, il fornitore del S.E.T. o un mandatario devono:

1. mettere in servizio uno (o più) prototipi rappresentativi della produzione prevista;
2. monitorare il comportamento in servizio dei componenti di interoperabilità secondo una procedura concordata e controllata dagli esattori di pedaggi;
3. fornire agli esattori di pedaggi prova del fatto che i componenti di interoperabilità soddisfano tutti i requisiti di interoperabilità di tali esattori;
4. redigere una dichiarazione di idoneità all'uso, a condizione di aver ottenuto un'attestazione di idoneità all'uso rilasciata dagli esattori di pedaggi. La dichiarazione di idoneità all'uso riguarda la valutazione effettuata dagli esattori di pedaggi in merito all'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T. nell'ambiente S.E.T. di tali operatori;

gli esattori di pedaggi devono:

1. accettare il programma per l'omologazione in condizioni di servizio;
2. approvare la procedura di controllo del comportamento in condizioni di servizio nei settori sottoposti a pedaggio di loro competenza ed effettuare verifiche specifiche;
3. valutare l'interoperabilità in esercizio con il proprio sistema;
4. attestare l'idoneità all'uso nei settori sottoposti a pedaggio di propria competenza in caso di comportamento corretto dei componenti di interoperabilità;

b) in alternativa, rivolgersi a un organismo notificato. In tal caso:

il fabbricante, il fornitore del S.E.T. o un mandatario devono:

1. mettere in servizio uno (o più) prototipi rappresentativi della produzione prevista;
2. controllare il comportamento in servizio dei componenti di interoperabilità secondo una procedura approvata e controllata dall'organismo notificato (armonizzata con i relativi moduli di cui alla decisione 768/2008/CE);
3. fornire all'organismo notificato prova che i componenti di interoperabilità soddisfano tutti i requisiti della presente decisione, compresi i risultati delle prove in condizioni di servizio;
4. redigere la dichiarazione «CE» di idoneità all'uso, a condizione di aver ottenuto un certificato di idoneità all'uso rilasciato dall'organismo notificato. La dichiarazione «CE» di idoneità all'impiego riguarda la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del S.E.T., considerati nell'ambiente S.E.T. degli esattori selezionati, in particolare quando sono coinvolte le interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate;

l'organismo notificato deve:

1. prendere in considerazione la dichiarazione di conformità alle specifiche. L'esame durante l'operatività non deve pertanto valutare nuovamente le specifiche di omologazione già coperte dalla dichiarazione di conformità, tranne nel caso in cui sia dimostrato che i problemi di non interoperabilità incontrati sono legati a tali specifiche;
2. organizzare la collaborazione con gli esattori di pedaggi selezionati dal fabbricante;
3. esaminare la documentazione tecnica e il programma di omologazione in condizioni di servizio;
4. approvare la procedura di controllo del comportamento in condizioni di servizio ed effettuare controlli specifici;
5. valutare l'interoperabilità in condizioni di servizio con i sistemi e i processi operativi degli esattori di pedaggi;
6. rilasciare un certificato di idoneità all'uso in caso di comportamento corretto dei componenti di interoperabilità;
7. redigere una relazione esplicativa in caso di errato comportamento dei componenti di interoperabilità. La relazione deve anche considerare i problemi che possono verificarsi a seguito della non conformità dei sistemi e processi di un esattore di pedaggi alle norme e specifiche tecniche pertinenti. Se opportuno, la relazione deve formulare raccomandazioni per risolvere i problemi.

3. Contenuto della dichiarazione «CE»

La dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche o di idoneità all'uso e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Le dichiarazioni devono essere redatte nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

- a) riferimenti della direttiva;
- b) nome e indirizzo del fabbricante, del fornitore del S.E.T. o del mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale del fabbricante o costruttore);
- c) descrizione dei componenti di interoperabilità (marchio, tipo, versione, ecc.);

- d) indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità alle specifiche o l'idoneità all'uso;
 - e) tutte le descrizioni pertinenti cui rispondono i componenti di interoperabilità, in particolare le condizioni di uso;
 - f) se del caso, nome e indirizzo degli esattori di pedaggi/organismi notificati coinvolti nella procedura seguita in relazione alla valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'impiego;
 - g) se del caso, il riferimento alle specifiche tecniche;
 - h) identificazione del firmatario abilitato a impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.
-

ALLEGATO V

CRITERI MINIMI CHE GLI STATI DEVONO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA NOTIFICA DEGLI ORGANISMI

- a) L'organismo deve essere accreditato secondo la serie di norme EN 45000.
- b) L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare di carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.
- c) L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatarî nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nel loro utilizzo. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.
- d) L'organismo deve possedere i mezzi necessari per svolgere in maniera adeguata i compiti amministrativi e tecnici legati alle operazioni di verifica o avere accesso ai medesimi.
- e) Il personale incaricato dei controlli deve possedere:
- una adeguata formazione tecnica e professionale,
 - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che esso effettua e una pratica sufficiente di tali controlli,
 - la capacità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.
- f) Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli svolti né dei risultati di questi ultimi.
- g) L'organismo deve sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano compiuti direttamente dallo Stato membro.
- h) Il personale dell'organismo è obbligato al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato in cui esercita le sue attività), a norma della direttiva 2004/52/CE e della presente decisione o di qualsiasi disposizione di diritto interno.
-

ALLEGATO VI

PARAMETRI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI**1. Disposizioni generali**

- 1.1. La serie di parametri di classificazione dei veicoli supportata dal S.E.T. non deve limitare la scelta dei regimi tariffari da parte degli esattori di pedaggi. Il S.E.T. deve avere una flessibilità tale da consentire l'evoluzione della serie di parametri di classificazione secondo le esigenze prevedibili future.
- 1.2. Un esattore di pedaggi deve comunicare la corrispondenza tra l'insieme dei parametri di classificazione dei veicoli utilizzati e le proprie classi tariffarie dei veicoli per ciascun regime tariffario applicato in un settore sottoposto a pedaggio sotto la propria responsabilità, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19, almeno tre mesi prima del suo uso.
- 1.3. Un esattore di pedaggi deve pubblicare la corrispondenza delle sue classi tariffarie per i veicoli con la sua struttura tariffaria per ciascun regime tariffario applicato in un settore sottoposto a pedaggio, sotto la propria responsabilità conformemente alle disposizioni dell'articolo 19.

2. Parametri di classificazione dei veicoli

- 2.1. Ferma restando la disposizione generale di cui al punto 1.1, un esattore di pedaggi può usare come parametri di classificazione dei veicoli:
 - a) qualsiasi parametro misurabile dei veicoli che può essere misurato in maniera inequivocabile con le apparecchiature poste lungo le strade;
 - b) qualsiasi parametro dei veicoli supportato dalle norme EN15509 e ETSI ES 200674-1 e dalle relative relazioni tecniche per l'attuazione del protocollo;
 - c) i parametri dei veicoli che sono obbligatori nei documenti di immatricolazione dei veicoli ⁽¹⁾ e normalizzati dal documento CEN ISO/TS24534;
 - d) i parametri variabili di classificazione dei veicoli attualmente usati nei sistemi di pedaggio, ad esempio il numero di assi (compresi gli assi sollevati), la presenza di un rimorchio, ecc.;
 - e) i seguenti parametri ambientali:
 - la categoria di emissione del veicolo, ossia la classificazione ambientale ai sensi della direttiva 88/77/CEE del Consiglio ⁽²⁾ e della direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾,
 - un parametro armonizzato relativo alla CO₂, ad esempio il codice comunitario armonizzato V.7 nei documenti di immatricolazione dei veicoli.
- 2.2. Quando circola in un settore sottoposto a pedaggio, l'apparecchiatura di bordo di un veicolo deve essere in grado di comunicare i parametri di classificazione del veicolo e informazioni sullo stato dell'apparecchiatura stessa all'apparecchiatura di controllo dei rapporti di pedaggio dell'esattore di pedaggi.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Direttiva 88/77/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1987, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli (GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33).

⁽³⁾ Direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 8).

3. Nuovi parametri di classificazione dei veicoli

Qualora un esattore di pedaggi intenda introdurre nuovi parametri di classificazione dei veicoli, lo Stato membro in cui l'esattore di pedaggi è registrato ne informa la Commissione e gli altri Stati membri. La Commissione riferisce in merito al comitato telepedaggio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE ed esprime il proprio parere entro sei mesi, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2004/52/CE.

4. Nuovi regimi tariffari

- 4.1. Se un nuovo regime tariffario è basato su parametri di classificazione dei veicoli già in uso in almeno un settore del S.E.T., i fornitori del S.E.T. devono supportare il nuovo regime tariffario a partire dalla sua data di entrata in vigore.
 - 4.2. Se un nuovo regime tariffario introduce uno o più parametri di classificazione dei veicoli, occorre seguire la procedura di cui all'allegato VI, punto 3.
-