

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: GINETTI)

Roma, 25 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio (COM(2017) 280)

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta prevede la rifusione della direttiva 2004/62/CE, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale al fine di renderla maggiormente efficace nel conseguire i suoi obiettivi e di introdurre un quadro giuridico per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi;

ricordato che:

- con la decisione della Commissione europea 2009/750/CE sono state definite le modalità pratiche per conseguire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, disponendo che i fornitori specializzati del "servizio europeo di telepedaggio" (SET) debbano offrire agli utenti della strada unità di bordo compatibili con tutti i sistemi esistenti nei diversi Paesi dell'UE. Un certo grado di interoperabilità transfrontaliera è stato conseguito, ma in Croazia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, nel Regno Unito, nella Repubblica ceca, in Slovacchia, Slovenia e Ungheria ancora oggi, per il pagamento dei pedaggi, possono essere utilizzate solo le unità di bordo nazionali;

- i predetti limiti sono dovuti, da un lato a obblighi poco chiari a carico degli esattori di pedaggi (che gestiscono i sistemi di pedaggio) e degli Stati membri nei confronti dei fornitori del SET, che hanno consentito di mantenere situazioni non concorrenziali negli Stati membri e, dall'altro, a oneri eccessivi che hanno scoraggiato i potenziali i fornitori del SET, come l'obbligo di fornire il servizio in tutti gli Stati membri entro 24 mesi e di rifornire il mercato dei veicoli leggeri con costose unità di bordo satellitari;

- un altro problema ha riguardato la difficoltà di imporre il pagamento dei pedaggi ai proprietari di veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Ad oggi, uno Stato membro che rileva il mancato pagamento di un pedaggio per mezzo di dispositivi automatici di controllo non è in grado di identificare il trasgressore in base al numero di targa se il veicolo è immatricolato all'estero. A livello di UE non vi è alcuna normativa che preveda lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra Stati membri ai fini

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

della riscossione coercitiva dei pedaggi. La perdita di introiti per i sistemi di pedaggio nazionali, regionali e locali ammonta a circa 300 milioni di euro all'anno;

considerato che, al fine di ovviare ai predetti limiti, la proposta prevede, in particolare:

- all'articolo 1, l'estensione del SET anche a sistemi di rilevamento automatico delle targhe, senza unità di bordo, al fine di consentire, ad esempio, la riscossione transfrontaliera dei pedaggi urbani, restando comunque escluso il pagamento dei parcheggi;

- all'articolo 3, paragrafo 1, che i dispositivi portatili utilizzati per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi devono appartenere a una delle categorie tecnologiche elencate nell'allegato IV, ovvero – per ora – quelle satellitare, delle comunicazioni mobili o della tecnologia microonde a 5,8 GHz. L'elenco di tecnologie di cui all'allegato IV può essere modificato dalla Commissione europea mediante atto delegato, qualora una tecnologia diventi obsoleta o una nuova tecnologia debba essere aggiunta all'elenco;

- al paragrafo 3, dello stesso articolo 3, requisiti più contenuti in capo ai fornitori del SET, che non dovranno più garantire la fornitura a tutti i veicoli, ma potranno scegliere se fornire solo ai veicoli pesanti o solo a quelli leggeri e, per questi ultimi, potranno limitarsi – fino al 2027 – ad assicurare la sola tecnologia microonde a 5,8 GHz senza l'apparato satellitare;

- agli articoli 5, 6, 7, 8 e 9, e agli allegati II e III, una procedura per lo scambio transfrontaliero di informazioni sui trasgressori, in linea con le disposizioni della direttiva (UE) 2015/413 sullo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. In particolare, l'articolo 5 prevede che, per le indagini relative al mancato pagamento dei pedaggi stradali, lo Stato membro autorizza i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri ad accedere ai dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate. Ai sensi dell'articolo 6, lo Stato nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale, può inviare una lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata del mancato pagamento;

- agli articoli 10 e 11, i poteri di delega conferiti alla Commissione europea per apportare le opportune modifiche tecniche, mentre l'articolo 12 prevede il termine di recepimento delle sole parti modificate della direttiva, entro 18 mesi dalla sua entrata in vigore;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di assicurare un'effettiva interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale dei diversi Stati membri e di stabilire un quadro giuridico per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri, ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, la proposta mantiene l'impostazione della normativa vigente che non impone un'armonizzazione tecnica forzata, lasciando al mercato il bilanciamento tra le opzioni tecniche possibili.

A tale riguardo, si auspica che gli atti delegati che potranno essere adottati in futuro dalla Commissione europea per modificare l'allegato IV sulle tecnologie ammissibili nell'ambito del SET, non rischino di comportare elementi eccessivamente onerosi per il sistema nazionale vigente.

Nadia Ginetti