



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 30.8.2012
COM(2012) 474 final

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Attuazione del servizio europeo di telepedaggio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Attuazione del servizio europeo di telepedaggio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2004/52/CE mira a realizzare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nell'Unione europea¹. Essa prevede l'istituzione di un servizio europeo di telepedaggio (SET), complementare ai servizi nazionali di telepedaggio degli Stati membri.

Le parti interessate sono principalmente due:

- gli esattori di pedaggi, che operano per conto dello Stato membro o nel quadro di un contratto di concessione stipulato con lo Stato membro, gestiscono l'infrastruttura e riscuotono i pedaggi per il transito dei veicoli sulla rete da loro gestita;
- i fornitori del servizio europeo di telepedaggio (fornitori SET), che mettono a disposizione degli automobilisti o dei trasportatori su gomma le apparecchiature e i servizi necessari per poter accedere a tutte le infrastrutture soggette a pedaggio nel territorio dell'UE e assicurano il pagamento agli esattori di pedaggi delle tariffe dovute per l'utilizzo della rete.

L'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva prevede che gli Stati membri che dispongono di sistemi di telepedaggio provvedono a che gli operatori offrano il servizio europeo di telepedaggio agli automezzi pesanti entro tre anni dall'entrata in vigore della decisione che definisce il servizio europeo di telepedaggio e non oltre cinque anni per tutti gli altri tipi di veicoli.

La decisione 2009/750/CE della Commissione sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio è entrata in vigore l'8 ottobre 2009² subito dopo essere stata notificata agli Stati membri. La suddetta decisione di esecuzione stabilisce i requisiti essenziali di questo servizio valido nell'intera UE e ne stabilisce le norme vincolanti, le specifiche tecniche e le regole operative. Gli obblighi essenziali sono i seguenti:

- (1) gli Stati membri tengono dei registri elettronici delle loro reti soggette a pedaggio, degli esattori di pedaggi e dei fornitori di servizi di pedaggio che essi ritengono ammissibili alla registrazione e rendono tali registri accessibili al pubblico per via elettronica. Essi istituiscono inoltre un organismo di conciliazione per facilitare i negoziati contrattuali tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET.
- (2) Gli esattori di pedaggi assicurano che i loro sistemi di telepedaggio siano conformi alle norme tecniche previste dalla legislazione e rendono pubbliche le loro condizioni

¹ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

² GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

contrattuali; essi accettano qualsiasi fornitore del SET registrato senza discriminazioni.

- (3) I fornitori del SET sono registrati nello Stato membro in cui sono stabiliti. Essi raggiungono la totale copertura elettronica a livello europeo di tutte le infrastrutture stradali soggette a pedaggio entro 24 mesi dalla loro registrazione. I fornitori del SET sono in concorrenza tra loro: gli utenti della strada sono liberi di stipulare un contratto con il fornitore di loro scelta.

L'articolo 21 della decisione 2009/750/CE prevede che la Commissione rediga una relazione sullo stato di avanzamento della realizzazione del SET. La presente comunicazione, dopo aver inserito il SET nel più ampio contesto della politica europea dei trasporti, presenta i progressi compiuti nella sua attuazione e contiene la valutazione della Commissione in merito ai prossimi passi da compiere per renderlo operativo.

2. IL CONTESTO DELLA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI

Un mercato interno efficiente è necessario ai fini della crescita economica e della prosperità, per permettere una mobilità ininterrotta, rapida e sicura di merci e persone attraverso l'Unione. Esso richiede infrastrutture ben sviluppate, sottoposte a manutenzione e gestite in modo efficiente.

Allo scopo di facilitare il finanziamento e la gestione delle infrastrutture stradali, la politica dei trasporti europea ha costantemente promosso i due principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga". I pedaggi, vale a dire il pagamento di una tariffa per l'uso della strada basato sulla distanza percorsa, sul tipo di veicolo (ad esempio in base alla prestazione ambientale e all'impatto in termini di usura) e/o anche l'orario scelto (ad esempio un determinato momento della giornata), rappresentano una modalità corretta ed efficiente per l'applicazione di questi principi. Essi permettono un approccio equo di pagamento per la mobilità e rappresentano un segnale di giusto prezzo per gli utenti della strada. In altre parole essi permettono di riscuotere il gettito necessario per la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura stradale, gestire la domanda di trasporto (ad esempio ridurre il traffico nelle ore di punta o influenzare la scelta del mezzo di trasporto) o promuovere il ricorso a veicoli meno inquinanti.

I pedaggi sono sempre più diffusi. Ventidue Stati membri impongono pedaggi ai mezzi pesanti su alcune parti della loro rete stradale e dodici Stati membri ai veicoli privati leggeri. Le strade sottoposte a pedaggio nell'UE rappresentano una lunghezza totale di circa 72 000 chilometri il 60% dei quali è equipaggiato con sistemi di telepedaggio e il 40% è coperto da sistemi con vignetta. Attualmente più di 20 milioni di utenti della strada, automobilisti o trasportatori, sono abbonati a sistemi di telepedaggio stradale.

Permettere una completa interoperabilità delle tecnologie elettroniche di pedaggio stradale consente di realizzare economie di scala e ridurre i costi degli impianti di riscossione dei pedaggi. Il Servizio europeo di telepedaggio renderà più facile il pagamento dei pedaggi da parte degli utenti transfrontalieri, compresi quelli occasionali³. Gli utenti saranno più disponibili a pagare per l'utilizzo delle strade in presenza di strumenti di pagamento interoperabili a livello europeo.

³ Attualmente i sistemi di pagamento devono adottare soluzioni costose e complicate per quanto riguarda gli utenti occasionali, che normalmente non godono della parità di trattamento rispetto agli utenti regolari.

Nel suo Libro bianco del 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti” la Commissione ha delineato diverse misure per accelerare lo sviluppo e l’armonizzazione dei pedaggi stradali. Essa ha sottolineato come il servizio europeo di telepedaggio possa avere un’utilità nella promozione di strategie di imposizione per l’utilizzo dell’infrastruttura stradale che contribuiscano ad un sistema di trasporti sostenibile e nel facilitare l’accettazione del pedaggio stradale da parte degli utenti.

Analogamente in occasione della recente modifica della direttiva “Eurovignette” sul pedaggio dei veicoli pesanti⁴, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno chiesto alla Commissione di “monitorare i progressi compiuti [nel quadro della direttiva] per realizzare entro i tempi stabiliti un effettivo servizio europeo di telepedaggio” e “promuovere la cooperazione tra Stati membri che possa rivelarsi necessaria per garantire l’interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello europeo.”

In particolare, “se riscuotono pedaggi e diritti d’utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l’uso di un’unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri si accertano che tutti gli utilizzatori possano procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE, nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici”⁵.

3. PROGRESSI COMPIUTI

I progressi compiuti nella attuazione del SET sono deludenti. Nonostante l’adozione della decisione 2009/750/CE, che stabilisce i necessari requisiti e specifiche tecniche nonché le norme contrattuali relative alla fornitura del SET, gli sforzi della Commissione europea⁶ e la maturità delle tecnologie di pedaggio, il servizio europeo di telepedaggio non è ancora una realtà nella vita quotidiana degli utenti della strada. Non tutti gli Stati membri e le parti interessate hanno dimostrato il pieno impegno necessario per mettere a punto il contesto operativo e regolamentare del servizio al loro livello. Fino al 2009, la maggior parte degli Stati membri che hanno introdotto sistemi di telepedaggio nazionali o locali lo hanno fatto senza prestare la dovuta attenzione alla futura dimensione europea di questo servizio e senza preoccuparsi di rispettare il calendario stabilito nella direttiva. Questa carenza nella attuazione del SET e senza rispettare il calendario previsto non è dovuta a ragioni tecniche. Non è più complicato da un punto di vista tecnico realizzare l’interoperabilità paneuropea dei sistemi di telepedaggio rispetto al “roaming” paneuropeo dei telefoni portatili o all’interoperabilità a livello mondiale delle carte di credito.

Alcune parti interessate hanno presentato una serie di possibili spiegazioni dei ritardi summenzionati ma la maggior parte di esse non trovano più giustificazione o riguardano problemi per i quali esistono soluzioni:

- un problema consisterebbe nel fatto che la legislazione europea definisce solo un quadro generico per il SET. Questo argomento non regge del tutto in quanto la legislazione stabilisce chiaramente una serie di regole e obbligazioni indispensabili. Conformemente alla sua politica di mantenere i mercati di servizi aperti alla

⁴ Direttiva 1999/62/EC del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, GU L 187, del 20.7.1999, pagg. 42-50.

⁵ Considerando 31 e articolo 7 *undecies*, introdotto dalla direttiva 2011/76/UE.

⁶ Ad esempio gli ampi studi effettuati dai gruppi di esperti e i progetti CESARE.

concorrenza ove possibile, la decisione della Commissione lascia la attuazione del servizio alle decisioni del mercato, essenzialmente alla nascita di fornitori del SET.

- E' stato anche sostenuto che il SET non sarebbe interessante da un punto di vista commerciale. E' però prematuro trarre subito delle conclusioni mentre non vi sono dubbi che esiste la domanda:
 - attualmente il 25% del trasporto merci su strada è transfrontaliero e si prevede che tale cifra salirà al 30% entro il 2030. L'interesse che presenta il SET per i fornitori di servizi è destinato quindi ad aumentare. Inoltre, le associazioni professionali di trasportatori, a livello nazionale ed europeo, hanno ripetutamente espresso una forte domanda per un sistema di telepedaggio interoperabile paneuropeo, chiaramente un appello a poter disporre di un servizio di telepedaggio europeo.
 - Circa dieci organizzazioni hanno chiaramente espresso la loro intenzione di chiedere la registrazione come fornitori del SET e recentemente hanno fondato una associazione professionale europea⁷ (AETIS). Sebbene a tutt'oggi nessun fornitore del SET sia stato ufficialmente registrato, secondo le informazioni ricevute, almeno un potenziale fornitore ha contattato le proprie autorità nazionali per chiedere la registrazione ottenendo risposta negativa in quanto non sarebbe ancora pronto un quadro legale ed amministrativo.
 - Gli sviluppi in atto o l'ulteriore diffusione dei regimi di pedaggio stradale nell'UE creeranno nuove opportunità di mercato per i fornitori del SET. Quattro Stati membri⁸ hanno programmato la attuazione di nuovi sistemi di pedaggio a livello nazionale nei prossimi tre anni mentre è in corso in diversi Stati membri la proroga dei contratti di pedaggio esistenti. A questo riguardo, il Libro bianco sullo Spazio unico europeo dei trasporti prevede una serie di iniziative dirette a promuovere ulteriormente la attuazione del sistema di pedaggi per l'utilizzo delle strade⁹.
- L'introduzione del SET sarebbe inoltre ostacolata dai lunghi cicli di vita dei sistemi nazionali esistenti per i quali l'adattamento al SET prima dell'obsolescenza costituirebbe un costo aggiuntivo. Tuttavia anche questo argomento non sembra essere più sostenibile. La maggior parte dei sistemi attualmente in vigore risalgono alla metà degli anni novanta e si stanno avvicinando all'obsolescenza tecnologica. Inoltre il legislatore adottando la direttiva 2004/52/CE ha espresso la chiara convinzione che si doveva procedere con gli investimenti necessari per migrare verso sistemi pienamente interoperabili, pur lasciando un certo margine di flessibilità per

⁷ AETIS: Associazione di servizi interoperabili di telepedaggio (Association of Electronic Toll and Interoperable Services) istituita il 22 dicembre 2011.

⁸ FR, BE, HU e DK.

⁹ Obiettivo 10: Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" ...per generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti

Pagina 15: Gli aspetti esterni (rumore, inquinamento...) potrebbero essere internalizzati tramite l'imposizione di pedaggi stradali: 1) Proposta di modifica per l'eurovignetta, 2) Un'ulteriore iniziativa esaminerà la graduale introduzione di un sistema di internalizzazione armonizzato obbligatorio per i veicoli commerciali sull'intera rete interurbana...

Azione 32: un quadro UE per il pedaggio per l'utilizzo di strade urbane.

Azione 39: Sistema di prezzi e fiscalità intelligente / Esaminare i sistemi di pedaggio stradale esistenti.../ Procedere con l'internazionalizzazione dei costi esterni...

quanto riguarda la ripartizione tra le parti interessate dell'onere di spesa necessario per finanziare gli investimenti necessari. Ad esempio i costi o parte dei costi degli investimenti possono essere finanziati attraverso l'introduzione di nuove tariffe. In altri termini tutti gli utenti della strada soggetti al pedaggio, e non solo gli utilizzatori del SET, potrebbero partecipare finanziariamente a questi investimenti in quanto i costi relativi al SET possono essere qualificati come costi di infrastruttura ammissibili a norma della direttiva 1999/62/CE (direttiva Eurovignetta).

Nonostante i ritardi, **si è avuta una serie di sviluppi:**

- gli Stati membri hanno istituito il loro registro elettronico nazionale che contiene le infrastrutture stradali soggette a pedaggio che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2004/52/CE. Gli esattori di pedaggi hanno pubblicato le loro dichiarazioni di settore del SET che stabiliscono le condizioni generali per le prestazioni del SET sulle loro infrastrutture e costituiscono la base dei rapporti contrattuali tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET.
- Una serie di autorità nazionali responsabili per la riscossione elettronica dei pedaggi hanno istituito un gruppo informale, il cosiddetto Gruppo di Stoccolma¹⁰, nel quale cooperano attivamente al fine di realizzare il Servizio europeo di telepedaggio e lo scambio delle migliori pratiche. Questo gruppo coopera anche con AETIS⁷.
- Le organizzazioni europee di normazione hanno compiuto decisi progressi nel campo della riscossione delle tariffe elettroniche e della standardizzazione del SET, anche per quanto riguarda i sistemi di pedaggio satellitari. Sono stati adottati procedure di prova per gli impianti mobili e fissi¹¹ e una norma importante¹² relativa allo scambio di informazioni tra fornitori di servizi ed esattori di pedaggi nei sistemi di pedaggio satellitare, tra cui l'attuazione esecutiva.
- La Commissione ha pubblicato nel 2010 la "Guida all'applicazione della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e della decisione 2009/750/CE della Commissione"¹³ come manuale di riferimento per le parti interessate professionali direttamente o indirettamente coinvolte dalla attuazione del Servizio europeo di telepedaggio.
- La Commissione, dopo una consultazione di tutte le parti interessate coinvolte, sta preparando attualmente una guida orientativa sull'interpretazione dei concetti contenuti nell'allegato I della decisione 2009/750/CE. Questa nota, che verrà pubblicata tra breve, offre una guida su come gli organismi di conciliazione dovrebbero assicurare che le condizioni contrattuali di accesso alla rete rimangano eque, ragionevoli e non discriminatorie. Essa chiarisce inoltre i possibili modelli di ripartizione di tariffe e remunerazioni tra le parti interessate professionali. Infine essa affronta le questioni di attuazione del SET, come i costi per valutare l'interoperabilità e l'esecuzione dei test di "idoneità all'uso".

¹⁰ Membri del gruppo di Stoccolma sono ministri o autorità nazionali di AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI, UK nonché CH, NO.

¹¹ Norme CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 e TS 25110.

¹² Norma CEN/ISO EN 12855.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

- In conformità all’articolo 18 della decisione 2009/750/CE è stato istituito un gruppo di coordinamento degli organismi abilitati a certificare la “conformità alle specifiche” o l’“idoneità all’uso” delle apparecchiature del SET. Il gruppo svilupperà documenti di orientamento che verranno presentati per approvazione al comitato telepedaggio che istituirà le procedure per effettuare dei test di "idoneità all'uso". Quattordici organismi di certificazione di sei Stati membri hanno espresso interesse ad essere formalmente notificati alla Commissione.
- Le parti interessate professionali sono sempre più consapevoli dei loro rispettivi diritti e obbligazioni¹⁴. Esse sono generalmente d’accordo sul fatto che si è avuta una spinta per l’introduzione del SET e che sono già stati istituiti molti elementi essenziali a questo fine. I fabbricanti prendono contatto con sempre maggiore frequenza con i servizi della Commissione per ulteriori informazioni o chiarimenti. Sono stati avviati negoziati contrattuali tra potenziali fornitori del SET ed esattori di pedaggi.
- Al fine di acquisire esperienze per quanto riguarda l’interoperabilità tecnica e contrattuale, alcuni esattori di pedaggi hanno istituito delle imprese comuni che offrono ai clienti unità di bordo che possono essere utilizzate su tutte le reti sotto la loro responsabilità (“EasyGo+", un servizio contrattuale di interoperabilità attualmente in fase di attuazione, che combina le diverse tecnologie utilizzate in Danimarca, Svezia, Norvegia e Austria e "TOLL2GO", un servizio tecnico di interoperabilità già in funzione, che assicura l’interoperabilità DSRC/satellite tra l’Austria e la Germania). Altri esattori di pedaggi si sono spinti anche oltre: è stato trovato un accordo sull’interoperabilità sia tecnica che contrattuale tra TIS-PL e VIA-T, che permette ai fornitori regionali di servizi di offrire servizi di telepedaggio che coprono i settori sottoposti a pedaggio in Spagna e Francia.

Sussistono tuttavia diversi problemi:

- la attuazione del SET è ancora ostacolata da una mancanza di cooperazione tra i diversi gruppi di parti interessate, la maggior parte dei quali ha mostrato troppo poco impegno nel risolvere i problemi di interesse comune. Gli sforzi da parte degli Stati membri si sono limitati finora al livello di interoperabilità nazionale separata, che viene ora realizzata nella maggior parte dei paesi con sistemi di telepedaggio. E’ necessario un cambiamento di passo nel senso dell’interoperabilità pan-europea per una attuazione tempestiva del SET a condizioni di accesso eque, ragionevoli e non discriminatorie.
- La maggior parte degli Stati membri deve ancora completare il quadro normativo nazionale in modo che i fornitori potenziali del SET sappiano come registrarsi nella pratica e dove rivolgersi in caso di comportamento ostruzionistico da parte degli esattori di pedaggi. Finora, solo due tra gli Stati membri con sistemi di telepedaggio hanno istituito un organismo di conciliazione dove presentare eventuali denunce¹⁵.

¹⁴ Nel 2011 si è proceduto ad una consultazione delle parti interessate professionali tramite un questionario ed una conferenza.

¹⁵ La missione principale dell’organismo di conciliazione nazionale è di verificare, dietro richiesta, che vengano concesse a tutti i fornitori del SET per qualsiasi settore di pedaggio sul territorio di uno Stato membro, condizioni contrattuali eque e non discriminatorie, vale a dire che le condizioni contrattuali richieste da un esattore di pedaggi a diversi fornitori del SET siano non discriminatorie e riflettano correttamente i costi e i rischi delle parti del contratto.

Sono ancora in corso discussioni in tutti gli altri Stati membri allo scopo di completare il corrispondente quadro legale e regolamentare entro ottobre 2012.

- Alcuni esattori di pedaggi propongono una clausola contrattuale che rescinde automaticamente il contratto se il fornitore del SET non ha raggiunto la piena copertura europea entro 24 mesi¹⁶. Una clausola di questo tipo stabilisce un notevole rischio di impresa ed è tale da scoraggiare potenziali candidati. Non era questa l'intenzione del legislatore, che intendeva invece impedire che un fornitore del SET si concentrasse solo sui mercati più redditizi rinviando indebitamente la copertura degli altri. La perdita dello status di fornitore del SET dipende dalle autorità pubbliche e dovrebbe essere decisa solo se non sussiste una vera intenzione da parte dell'impresa interessata di raggiungere la piena copertura europea.
- I costi aggregati per valutare l'interoperabilità ed effettuare i test di "idoneità all'uso" chiesti da alcuni esattori di pedaggi al fornitore del SET possono costituire un ostacolo all'ingresso di imprese. Ma, come spiegato prima, le parti interessate professionali dovrebbero utilizzare le opzioni offerte nella normativa sull'eurovignetta per ridurre i possibili rischi finanziari di esattori di pedaggi e di fornitori del SET.
- Un certo numero di contratti di concessione in corso potrebbero dover essere modificati. Ad esempio gli esattori di pedaggi potrebbero aver bisogno di adeguare le tariffe dei pedaggi per poter finanziare gli investimenti necessari per adeguare le loro infrastrutture. Nel caso del pedaggio stradale, i contratti di concessione per la riscossione dei pedaggi sono conclusi tra un esattore dei pedaggi e lo Stato membro o un'agenzia che lavora sotto il diretto controllo delle autorità pubbliche. Pertanto la responsabilità per rendere possibile la attuazione del SET sul proprio territorio incombe principalmente allo Stato membro interessato che può quindi modificare i contratti di concessione esistenti se necessario.

4. PROSSIME FASI

Al fine di facilitare l'introduzione tempestiva del SET da parte degli Stati membri e dell'industria e per promuovere la necessaria cooperazione come chiesto dal Parlamento europeo e dal Consiglio, sono necessarie le seguenti azioni.

(1) Accelerare l'attuazione uniforme della decisione

- La Commissione e gli Stati membri intensificheranno i lavori del comitato telepedaggio istituito dalla direttiva 2004/52/CE. Gli Stati dovrebbero ottemperare urgentemente agli obblighi previsti dalla decisione 2009/750/CE per quanto riguarda in particolare la designazione del loro organismo di conciliazione nazionale (Articolo 10). La Commissione avvierà le procedure di infrazione ove opportuno.
- La Commissione intende monitorare la attuazione del SET da parte degli Stati membri anche alla luce della sua nota orientativa sull'interpretazione dei concetti di cui all'allegato I della decisione 2009/750/CE. Gli Stati membri e gli organismi di

¹⁶ L'articolo 4, paragrafo 1, della decisione 2009/750/CE sui diritti e obblighi dei fornitori del SET prevede che questi ultimi mantengono la copertura di tutti i settori del SET all'interno dell'UE entro 24 mesi dalla loro registrazione.

conciliazione dovrebbero utilizzare la nota nei loro contatti con gli esattori di pedaggi e i potenziali fornitori del SET. Questi ultimi dovrebbero anche utilizzarla nei loro negoziati contrattuali. Inoltre la Commissione creerà una rete europea di organismi di conciliazione che dovrebbero contribuire ad assicurare la parità di condizioni a livello UE per le parti interessate professionali del SET.

- Gli Stati membri provvedono affinché siano vietate le clausole contrattuali di rescissione automatica del contratto nel caso in cui un fornitore del SET non raggiunga la piena copertura europea entro 24 mesi. Tali clausole contrastano con l'effetto utile voluto della decisione 2009/750/CE. Se tale prassi venisse mantenuta, la Commissione avvierà le procedure di infrazione.
- La Commissione adotterà un'iniziativa utilizzando la struttura stabilita dall'attuale legislazione sul SET per sviluppare una serie uniforme di protocolli per i test di "idoneità all'uso", inclusi gli aspetti della sicurezza, al fine di limitare la discrepanza di questi protocolli tra esattori di pedaggi, il che a sua volta dovrebbe contribuire a ridurre i costi addebitati ai fornitori del SET.
- La Commissione istituirà con le parti interessate una vasta piattaforma di condivisione delle informazioni, fornendo informazioni aggiornate sul SET attraverso un unico punto di accesso ad Internet. Tale piattaforma contribuirà inoltre allo scambio di migliori pratiche e alla diffusione di informazioni aggiornate sul SET tra le parti interessate professionali.

(2) Un approccio graduale

Come primo passo verso la piena interoperabilità europea, gli Stati membri con un notevole volume di traffico sulla rete transeuropea dovrebbero promuovere l'interoperabilità transfrontaliera dei loro sistemi di telepedaggio. Questi primi progetti di attuazione, su base regionale, verranno promossi in modo da poter essere ampliati al fine di coprire tutte le infrastrutture stradali soggette a pedaggio nell'UE al più presto possibile in un secondo momento e poter fornire esperienze concrete nella soluzione di questioni pratiche relative al SET.

È opportuno coinvolgere un numero sufficientemente vasto di esattori di pedaggi e di Stati membri per assicurare che questi progetti possano assumere una dimensione europea. La conoscenza acquisita nella attuazione di questi progetti regionali pienamente conformi al principio del singolo contratto/singola unità di bordo dovrebbe essere condivisa effettivamente attraverso tutte le parti interessate.

La Commissione intende fornire un'assistenza tecnica a queste iniziative regionali ed è pronta ad esaminare la fornitura di eventuale sostegno finanziario a vasti progetti su scala regionale nel contesto del programma TEN-T. I sistemi di telepedaggio sono una componente integrale della rete transeuropea (Articolo 9, paragrafo 3, della decisione 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto¹⁷) e pertanto ammissibile al sostegno finanziario dell'UE. La Commissione intende prendere in considerazione l'inserimento nel prossimo programma di lavoro TEN-T di una sezione sul SET e di progetti regionali di questo tipo. In funzione dell'adozione

¹⁷ GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

del programma di lavoro, entro la fine dell'anno potrebbe essere pubblicato un invito a presentare proposte.

(3) Monitorare da vicino gli sviluppi e assumere nuove iniziative se necessario

Gli Stati membri, al momento di avviare nuovi progetti o rinnovare le concessioni, dovrebbero controllare sistematicamente e assicurare la conformità ai requisiti del SET. Adottando il suo parere sui nuovi accordi di pedaggio notificati nell'ambito dell'articolo 7 della direttiva 1999/62/CE (Eurovignetta), la Commissione emetterà un parere negativo se essi non prevedono un sistema pienamente compatibile con il SET.

Se le controversie insorte tra esattori di pedaggi e fornitori del SET non possono essere risolte dall'organismo di conciliazione, la Commissione verificherà gli aspetti del contenzioso e se gli accordi stipulati tra esattori di pedaggi e i loro attuali fornitori di servizi locali/nazionali siano discriminatori rispetto a quelli proposti ai fornitori del SET.

Infine, va osservato che il Libro bianco sui trasporti ha indicato che se, nonostante tutti questi sforzi, dal suo esame emergerà che non saranno stati compiuti sostanziali progressi entro la metà del 2013 e non sarà disponibile un servizio di telepedaggio interoperabile su vasta scala, la Commissione si riserva il diritto di presentare una nuova iniziativa al Parlamento e al Consiglio.

La Commissione ribadisce il suo impegno ad adottare tutte le misure necessarie per facilitare l'istituzione della piena interoperabilità tecnica e operativa dei sistemi di telepedaggio europei. Assieme alle parti interessate, essa raddoppierà gli sforzi per garantire a tutti gli utenti della strada interessati la disponibilità di un effettivo servizio di telepedaggio a livello europeo¹⁸.

L'industria europea è attualmente all'avanguardia negli impianti di pedaggio e riscossione. Le imprese europee continuano a ottenere contratti di telepedaggio in tutto il mondo¹⁹. Il SET può facilitare l'introduzione e lo sfruttamento su scala globale di nuovi prodotti come unità di bordo interoperabili, combinando il tachigrafo e il pedaggio digitali con altre applicazioni intelligenti ai sistemi di trasporto. Questo a sua volta può dare adito a servizi e applicazioni completamente nuovi, sempre con un mercato potenzialmente globale, che contribuirà alla crescita e alla creazione di posti di lavoro nell'economia europea.

¹⁸ La normativa sul SET assicura che i diritti fondamentali degli utenti della strada, in particolare la protezione dei dati personali, siano pienamente rispettati.

¹⁹ Ad esempio, di recente in Australia, Bielorussia, Canada e Israele.