



# Il servizio europeo di telepedaggio (SET)

Direzione generale  
mobilità  
e trasporti



● GUIDA ALL'APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA SULL'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO STRADALE NELL'UNIONE

Questo opuscolo contiene il testo del documento di lavoro della direzione generale della Mobilità e dei trasporti sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nell'unione e il servizio europeo di telepedaggio — Guida all'applicazione della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e della decisione 2009/750/CE della Commissione.

***Europe Direct è un servizio a vostra disposizione per aiutarvi a trovare le risposte ai vostri interrogativi sull'Unione europea***

**Numero verde unico (1):  
00 800 6 7 8 9 10 11**

(1) Alcuni gestori di telefonia mobile non consentono l'accesso ai numeri 00 800 o non ne accettano la gratuità.

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet consultando il portale Europa (<http://europa.eu>).

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2011

ISBN 978-92-79-18638-7  
doi:10.2833/68978

© Unione europea, 2011  
Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Foto di copertina: N.V. Westerscheldetunnel.

## PREFAZIONE



Reti di trasporto efficienti sono essenziali per la competitività delle nostre economie. Il successo del mercato interno europeo e una mobilità sostenibile poggiano in ampia misura sulla disponibilità e sul funzionamento efficiente di un'adeguata rete stradale.

Il trasporto su strada continua ad aumentare rapidamente e si intensificano anche le congestioni e le strozzature su una parte sempre crescente della rete. Ma l'infrastruttura stradale non può essere estesa all'infinito: per poterne utilizzare appieno la capacità è indispensabile una migliore gestione complessiva del traffico.

L'imposizione di pedaggi agli utenti delle strade era stata inizialmente introdotta per finanziare la costruzione e la manutenzione delle autostrade. Tenendo conto di elementi come tempo/distanza/luogo e di altri parametri connessi agli utenti e ai veicoli (ad es. peso, dimensione, efficienza energetica, caratteristiche ambientali, numero di passeggeri...), essa può costituire un metodo valido anche per conseguire più ampi obiettivi della politica dei trasporti su strada, quali

ad esempio la modifica delle abitudini degli utenti, l'internalizzazione dei costi esterni, l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture e il contenimento dell'impatto ecologico.

I diversi sistemi europei di telepedaggio stradale introdotti a livello locale e nazionale dai primi anni 90 in poi non erano, e in generale ancora non sono, interoperabili, il che obbliga i conducenti ad avere a bordo numerosi dispositivi elettronici per poter usare i diversi sistemi che incontrano lungo il loro percorso. Considerato l'aumento del traffico stradale internazionale, l'obiettivo dell'internalizzazione dei costi esterni acquisisce un'importanza particolare, cosicché alcuni Stati membri stanno prendendo seriamente in considerazione l'idea di introdurre sistemi diffusi di telepedaggio stradale. L'interoperabilità dei sistemi esistenti e di quelli futuri diventa quindi una necessità.

Il «Servizio europeo di telepedaggio» (European Electronic Toll Service, EETS nell'acronimo inglese, SET nell'acronimo italiano) garantirà l'interoperabilità dei servizi di telepedaggio sull'intera rete stradale dell'Unione. Il SET consentirà agli utenti delle strade di pagare facilmente i pedaggi in tutta l'Unione europea in base a un solo contratto di abbonamento stipulato con un solo fornitore di servizi e un'unica unità di bordo. Riducendo le operazioni di pagamento dei pedaggi in contanti ai caselli ed eliminando scomode procedure per gli utenti occasionali, il SET faciliterà le condizioni di circolazione per gli utenti della strada in quanto migliorerà il flusso e ridurrà la congestione del traffico.

Aiuterà anche ad estendere ulteriormente la società dell'informazione all'ambito del trasporto su strada, in quanto le funzionalità dell'apparecchiatura di bordo del SET possono essere utilizzate per molti altri servizi e applicazioni telematici a valore aggiunto, quali ad esempio l'e-Call, le informazioni sul traffico e la viabilità in tempo reale ecc. Il SET, pertanto, contribuirà a consolidare ulteriormente la competitività del settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, già all'avanguardia a livello internazionale.

Le strade congestionate di oggi e le crescenti emissioni provenienti dal settore dei trasporti su strada sono la prova che occorre fare qualcosa. Il servizio europeo di telepedaggio è un primo passo che può consentire la messa in atto di molti strumenti di politica stradale.

Siim Kallas  
Vicepresidente della Commissione europea  
Commissario alla Mobilità e ai trasporti

## NOTE

1. La presente guida intende essere un manuale di riferimento per tutte le parti direttamente o indirettamente interessate dalla direttiva 2004/52/CE <sup>(1)</sup> concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità e dalla decisione 2009/750/CE <sup>(2)</sup> sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio (SET) e dei relativi elementi tecnici. Va letta e utilizzata come aiuto per l'attuazione dell'interoperabilità delle applicazioni di riscossione elettronica dei pagamenti (EFC, Electronic Fee Collection) e del SET; non sostituisce la direttiva 2004/52/CE né la decisione 2009/750/CE, al contrario essa semplicemente spiega e chiarisce alcuni degli aspetti più importanti connessi all'attuazione della suddetta interoperabilità. La guida dovrebbe aiutare a ridurre al minimo i casi di applicazione delle clausole di salvaguardia previste nel capo V della decisione 2009/750/CE, in particolare quelle derivanti da interpretazioni divergenti della direttiva 2004/52/CE e della decisione 2009/750/CE.
2. Ai fini del recepimento della direttiva 2004/52/CE e dell'applicazione della decisione 2009/750/CE, le autorità degli Stati membri fanno riferimento alla medesima direttiva e alla medesima decisione.
3. Il presente documento non può in nessun caso sostituirsi al contenuto della direttiva o della decisione.
4. La presente guida è stata predisposta dalla direzione generale per la Mobilità e i trasporti con l'assistenza di un gruppo di lavoro comprendente rappresentanti del comitato di regolamentazione istituito dalla direttiva 2004/52/CE, degli organismi europei di normalizzazione e del settore industriale.
5. La guida è accessibile al pubblico. Non è obbligatoria come gli atti giuridici adottati dall'Unione <sup>(3)</sup>.
6. È importante osservare che le informazioni e le procedure contenute in questa guida e riguardanti la valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET si riferiscono soltanto alla decisione 2009/750/CE. L'immissione sul mercato di un componente di interoperabilità del SET richiede anche l'adempimento di tutte le leggi unionali e nazionali vigenti in materia e di tutte le disposizioni regolamentari compatibili con la legislazione dell'Unione europea ed applicate in maniera non discriminatoria.
7. La guida sarà periodicamente sottoposta a revisione ed aggiornata in modo da rispecchiare il progresso e l'esperienza acquisiti nell'attuazione del servizio europeo di telepedaggio, come necessario.

---

(1) Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124. Versione rettificata in GU L 200 del 7.6.2004).

(2) Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici [notificata con il documento C(2009) 7547] (GU L 268 del 13.10.2009, pagg. 11-29).

(3) Il trattato di Lisbona sostituisce la Comunità europea con l'Unione europea. Si è mantenuta la vecchia terminologia per i casi in cui i documenti corrispondenti non sono ancora stati adattati.

# INDICE

<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>5</b>
1.1 Ambito di applicazione	5
1.2 Destinatari	5
1.3 Contenuto della guida	5
<b>2. LA DIRETTIVA 2004/52/CE, LA DECISIONE 2009/750/CE E IL SET</b>	<b>6</b>
2.1 Obiettivi e principi	6
2.2 Leggi, norme ed altri documenti normativi	6
2.2.1 Direttiva 2004/52/CE	6
2.2.2 Decisione 2009/750/CE della Commissione	7
2.3 Piano d'azione	14
2.4 Architettura generale del SET	16
<b>3. CONTESTO DEL SET E RUOLI/PARTI INTERESSATE</b>	<b>24</b>
3.1 Introduzione	24
3.2 Parti interessate	25
3.2.1 Entità interne	26
3.2.2 Sistemi/entità esterne	27
3.2.3 Rappresentante autorizzato del fabbricante	28
<b>4. VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET</b>	<b>30</b>
4.1 Principi	30
4.2 Responsabilità	30
4.3 Requisiti	30
4.4 Procedure	31
4.4.1 Conformità alle specifiche	31
4.4.2 Idoneità all'uso	32
4.5 Norme ed altri documenti normativi rilevanti ai fini del SET	32
4.5.1 Norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione obbligatoria	34
4.5.2 Norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione volontaria	36
4.5.3 Norme ed altri documenti normativi sottoposti a revisione o in corso di elaborazione	42
<b>5. RAPPORTO TRA GLI ESATTORI DI PEDAGGI E I FORNITORI DEL SET</b>	<b>44</b>
5.1 Principi	44
5.2 Requisiti	44
5.3 Dichiarazione di settore del SET	45
5.3.1 Premessa	45
5.3.2 Lingua	46
5.3.3 Aspetti legali	46
5.3.4 Contenuto	46
5.4 Composizione delle controversie	48

<b>6. FORNITURA DEL SERVIZIO</b>	<b>48</b>
6.1 Responsabilità	48
6.2 Violazione dei pedaggi e attività di controllo	49
6.2.1 Violazione dei pedaggi	49
6.2.2 Attività di controllo	49
6.2.3 Controllo transfrontaliero	50
<b>ALLEGATO 1: RIFERIMENTI AI PROVVEDIMENTI NAZIONALI DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2004/52/CE</b>	<b>51</b>
<b>ALLEGATO 2: PARAMETRI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI</b>	<b>54</b>
<b>ALLEGATO 3: LINK E INDIRIZZI INTERNET UTILI</b>	<b>54</b>
3.1 Elenco degli agenti di vendita della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea	54
3.2 Legislazione dell'UE e documenti sull'interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio e il SET	54
3.3 Norme armonizzate	56
3.4 Elenco degli organismi notificati ai sensi della decisione della Commissione 2009/750/CE	56
3.5 Settori nazionali del SET e registri dei fornitori del SET	56
3.6 Associazione di categoria degli esattori di pedaggi	56
3.7 Associazione di categoria dei fornitori del SET	57
<b>ALLEGATO 4: MODULI DI VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET</b>	<b>57</b>
<b>ALLEGATO 5: COMPITI DEL FABBRICANTE E DEGLI ORGANISMI NOTIFICATI AI FINI DELLA VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET</b>	<b>60</b>
<b>ALLEGATO 6: ELEMENTI DA INDICARE SUI CERTIFICATI E SUGLI ALTRI DOCUMENTI UFFICIALI RILASCIATI DAGLI ORGANISMI NOTIFICATI</b>	<b>62</b>
<b>ALLEGATO 7: IL CONTESTO DELLA NORMALIZZAZIONE EUROPEA</b>	<b>65</b>
<b>ALLEGATO 8: TERMINOLOGIA RELATIVA ALLA VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ</b>	<b>66</b>
<b>ALLEGATO 9: DEFINIZIONI</b>	<b>68</b>
9.1 Norme armonizzate	68
9.2 Specifiche tecniche	68
9.3 Conformità alle specifiche	68
9.4 Idoneità all'uso	68
9.5 Valutazione di conformità alle specifiche	68
9.6 Valutazione di idoneità all'uso	68
9.7 Immissione sul mercato	69
9.8 Messa in servizio	69
<b>ALLEGATO 10: ELENCO DEGLI ACRONIMI</b>	<b>69</b>
<b>ALLEGATO 11: DOMANDE CHE LE PARTI INTERESSATE POTREBBERO AVERE SUL SET</b>	<b>71</b>
<b>ALLEGATO 12: SEZIONI DEL PROGETTO DI NORMA PREN 17573 RICHIAMATI NELLA PRESENTE GUIDA ALL'APPLICAZIONE</b>	<b>72</b>

# 1. INTRODUZIONE

## 1.1 Ambito di applicazione

L'obiettivo della presente guida è di aiutare a chiarire alcuni concetti e alcune procedure presenti nella direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità e nella connessa decisione 2009/750/CE della Commissione sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio (SET). In particolare, la guida si propone di spiegare come possono essere valutati i componenti di interoperabilità del SET allo scopo di soddisfare i requisiti essenziali prescritti dalla decisione 2009/750/CE.

La direttiva 2004/52/CE — che è entrata in vigore il 26 giugno 2004 — è stata recepita nel diritto nazionale di tutti gli Stati membri (l'allegato 1 riporta i riferimenti ai provvedimenti nazionali di recepimento della direttiva).

La decisione 2009/750/CE della Commissione del 6 ottobre 2009 stabilisce i requisiti essenziali che si applicheranno al SET in tutta l'Unione. La decisione è entrata in vigore l'8 ottobre 2009 previa notifica agli Stati membri.

La presente guida <sup>(4)</sup> deve essere utilizzata unitamente alla direttiva 2004/52/CE, alla decisione 2009/750/CE e a tutta la legislazione pertinente. Costituisce un ausilio per la corretta applicazione della decisione, che dovrebbe condurre alla rimozione degli ostacoli e delle difficoltà connessi alla libera circolazione del SET e della relativa apparecchiatura di bordo (on-board equipment — OBE) <sup>(5)</sup> all'interno dell'Unione. Non si prefigge di contenere linee guida per la progettazione o la fabbricazione dell'apparecchiatura destinata al SET.

## 1.2 Destinatari

Lo scopo della presente guida è di facilitare la diffusione del SET da parte degli Stati membri e degli attori ed agenti economici interessati, ossia gli esattori di pedaggi, i fornitori del SET, i fabbricanti delle apparecchiature, i fornitori dei servizi di manutenzione, le associazioni di categoria, le parti contraenti e gli organismi notificati abilitati a valutare la conformità alle specifiche e l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET. Probabilmente anche gli utenti o le loro associazioni troveranno informazioni di loro interesse.

5

## 1.3 Contenuto della guida

Per garantire la trasparenza, la presente guida intende fornire assistenza a tutte le parti interessate dall'attuazione del SET. La guida contiene, *inter alia*, una sintesi di tutte le informazioni pertinenti contenute nei rapporti prodotti dai gruppi di esperti <sup>(6)</sup> che hanno contribuito all'elaborazione della decisione 2009/750/CE. Inoltre, la guida fornisce un'istantanea del punto in cui si trova, al momento della sua redazione, il processo di normalizzazione relativo al SET presentando un elenco delle norme europee vigenti o dei progetti di norme e degli altri documenti inerenti alla direttiva 2004/52/CE e alla decisione 2009/750/CE, inclusi quelli non espressamente menzionati nella decisione stessa.

---

<sup>(4)</sup> La presente guida non ha valore normativo; le sue disposizioni non possono prevalere su quelle della direttiva 2004/52/CE e della decisione 2009/750/CE.

<sup>(5)</sup> In base all'Accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) (decisione 94/1/CE del Consiglio e della Commissione, del 13 dicembre 1993) i territori del Liechtenstein, dell'Islanda e della Norvegia devono essere considerati, ai fini dell'attuazione della direttiva 2004/52/CE, come parte del territorio dell'Unione. Quando nella presente guida si utilizzano le espressioni «Unione», «territorio dell'Unione» o «mercato unico», si intende il territorio del SEE.

<sup>(6)</sup> Si veda l'elenco dei gruppi di esperti e l'attribuzione dei compiti nell'allegato III alla presente guida.

## 2. LA DIRETTIVA 2004/52/CE, LA DECISIONE 2009/750/CE E IL SET

### 2.1 Obiettivi e principi

La direttiva 2004/52/CE e la connessa decisione 2009/750/CE si propongono di realizzare l'interoperabilità di tutti i sistemi di telepedaggio stradale nell'Unione europea al fine di evitare la proliferazione di sistemi incompatibili che possano compromettere sia l'armonioso funzionamento del mercato interno sia il conseguimento degli obiettivi della politica dei trasporti.

La direttiva, pertanto, prevede l'istituzione del servizio europeo di telepedaggio (SET), che si estende a tutte le reti stradali e le (infra)strutture a pedaggio dell'Unione nelle quali l'uso delle stesse è confermato per via elettronica tramite un'apparecchiatura di bordo, e definisce le soluzioni tecnologiche consentite per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, vale a dire tecnologia a microonde a 5,8 GHz e sistema di localizzazione satellitare associato ad un sistema di comunicazioni mobili. Il SET consentirà agli utenti della strada di pagare facilmente i pedaggi dovuti su ogni strada o (infra)struttura dell'Unione stipulando un unico contratto di abbonamento con un fornitore del SET e utilizzando un'unica apparecchiatura di bordo. Ciascun fornitore del SET dovrà realizzare la piena copertura dei settori del SET entro un periodo di transizione di 24 mesi dopo essersi registrato.

La direttiva non ha istituito il SET in quanto tale, ma ha fornito il quadro per la sua definizione. La decisione 2009/750/CE della Commissione ha poi definito il SET, tra l'altro attraverso la fissazione dei requisiti essenziali dell'interoperabilità, così come degli aspetti procedurali, contrattuali e legali connessi alla fornitura del SET. La decisione della Commissione stabilisce diritti ed obblighi per i fornitori del SET, gli esattori di pedaggi e gli utenti del SET.

### 2.2 Leggi, norme ed altri documenti normativi

6

#### 2.2.1 Direttiva 2004/52/CE

Con riferimento agli obiettivi, gli articoli della direttiva 2004/52/CE qui di seguito riportati rivestono una particolare rilevanza.

##### 2.2.1.1 Articolo 1, paragrafo 3: creazione del SET

*«(...) è creato un servizio europeo di telepedaggio. Questo servizio, che è complementare rispetto ai servizi di telepedaggio nazionali degli Stati membri, deve garantire l'interoperabilità in tutta la Comunità per l'utente dei sistemi di telepedaggio già applicati negli Stati membri e di quelli che saranno introdotti in futuro nell'ambito di applicazione della presente direttiva».*

#### Commenti

Agli Stati membri non viene richiesto di sostituire i loro attuali sistemi di telepedaggio con il SET, né è loro impedito di mettere in servizio nuovi sistemi di pedaggio nazionali o locali utilizzando una delle soluzioni tecnologiche previste dall'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva (sistema di localizzazione satellitare, sistema di comunicazioni mobili e tecnologia a microonde a 5,8 GHz). In effetti, il SET sarà disponibile in parallelo a tutti i sistemi nazionali o locali di telepedaggio secondo condizioni tali da non impedire ai potenziali utenti di abbonarsi a tale servizio. In ogni caso il pedaggio <sup>(7)</sup> imposto dagli esattori di pedaggi agli utenti del SET non dovrà superare il pedaggio nazionale/locale corrispondente. È possibile che il fornitore del SET imponga agli utenti del servizio il pagamento di un diritto d'uso. La fattura inviata all'utente del SET dovrà distinguere chiaramente il pedaggio riscosso per conto dell'esattore di pedaggi e il diritto d'uso imposto dal fornitore del SET.

##### 2.2.1.2 Articolo 2, paragrafo 4: soluzioni tecnologiche (apparecchiatura di bordo aperta)

*«Fatto salvo il [le soluzioni tecnologiche di cui al] paragrafo 1, l'apparecchiatura di bordo può anche essere adatta ad altre tecnologie, a condizione che ciò non comporti un ulteriore onere per gli utenti né crei discriminazione tra di essi. Laddove opportuno, l'apparecchiatura di bordo potrebbe anche essere collegata al tachigrafo elettronico del veicolo».*

<sup>(7)</sup> Vale a dire, la tariffa, la tassa o l'onere riscossi per la circolazione di un veicolo in un settore sottoposto a pedaggio.

### Commenti

Il fatto che l'apparecchiatura di bordo del SET sia caratterizzata dalla possibilità di supportare servizi diversi dal SET e tecnologie diverse da quelle strettamente richieste dal SET non deve comportare una discriminazione degli utenti e del fornitore del SET da parte dell'esattore di pedaggi. Il fornitore del SET ha la responsabilità ultima, nei confronti dell'esattore, del pieno rispetto delle condizioni di fornitura del SET, indipendentemente dalle funzionalità e dai servizi aggiuntivi offerti dall'apparecchiatura di bordo. La configurazione dell'apparecchiatura di bordo deve garantire che le funzionalità e i servizi aggiuntivi non abbiano alcun effetto sulla performance generale e sulla precisione del SET.

#### 2.2.1.3 Articolo 3, paragrafo 1: copertura del SET

*«Un servizio europeo di telepedaggio è creato su tutte le reti stradali della Comunità sulle quali è riscosso per via elettronica un pedaggio o un diritto stradale d'uso (...).»*

### Commenti

Il SET comprende tutti i settori sottoposti a pedaggio rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2004/52/CE, vale a dire tutti i sistemi di pedaggio stradale (tranne quelli strettamente locali per i quali i costi di adeguamento ai requisiti prescritti dalla direttiva sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici) che richiedono l'installazione di un'apparecchiatura di bordo per le dichiarazioni di pedaggio. La piena copertura di tutto il territorio europeo è un elemento essenziale del SET. Dal momento che il conseguimento della piena copertura di tutto il territorio europeo costituisce un impegno considerevole per i nuovi fornitori del SET e richiede tempo, a questi ultimi è concesso un periodo di transizione di 24 mesi per soddisfare questo requisito (per maggiori dettagli si veda il punto 2.2.2.3 infra: Articolo 4, paragrafi 1 e 2: copertura di tutto il territorio europeo).

#### 2.2.1.4 Articolo 3, paragrafo 2: riscossione dei pedaggi e abbonamento al SET

*«Il servizio europeo di telepedaggio è indipendente dalle decisioni fondamentali adottate dagli Stati membri in merito alla riscossione del pedaggio su particolari categorie di veicoli, dal livello di tariffazione applicato e dalla sua finalità. Esso riguarda soltanto il metodo di riscossione dei pedaggi o dei diritti. Il servizio autorizza la sottoscrizione di contratti indipendentemente dal luogo di immatricolazione del veicolo, dalla nazionalità delle parti contraenti e dalla zona o dal punto della rete stradale dove il pedaggio è dovuto.»*

### Commenti

Fatta salva la legislazione unionale, le decisioni fondamentali in merito all'introduzione dei pedaggi e alle soluzioni tecnologiche spettano agli Stati membri. In conformità al principio della libera circolazione dei servizi nel mercato unico, gli utenti hanno diritto ad abbonarsi al SET presso i fornitori di servizi di loro scelta. Tuttavia, non esiste alcun obbligo di servizio pubblico: i fornitori del SET hanno la facoltà di stabilire una politica di accettazione degli utenti, che non deve essere discriminatoria e deve essere resa pubblica.

## 2.2.2 Decisione 2009/750/CE della Commissione

La decisione della Commissione è stata elaborata con l'assistenza del comitato Telepedaggio, composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto dalla Commissione, in conformità all'articolo 5 della direttiva 2004/52/CE (procedura del comitato). Il comitato Telepedaggio ha espresso all'unanimità un parere favorevole sulla proposta di decisione della Commissione nella sua riunione del 27 marzo 2009 alla quale erano presenti tutti gli Stati membri tranne uno, che era rappresentato.

La decisione stabilisce i requisiti essenziali generali per realizzare l'interoperabilità tra le apparecchiature e le procedure dei fornitori del SET e degli esattori di pedaggi.

Con riferimento a questo obiettivo, gli articoli della decisione 2009/750/CE della Commissione qui di seguito riportati stabiliscono i diritti e gli obblighi per le parti interessate ai fini della distribuzione del SET.

### 2.2.2.1 Diritti e obblighi degli Stati membri

- *Articolo 17 e allegato V: 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 (...), indicando per ciascuno di essi il settore di competenza, i loro numeri di identificazione (...)
2. Gli Stati membri applicano i criteri di cui all'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare (...).

#### Commenti

Per ulteriori informazioni sull'accREDITAMENTO degli organismi preposti alla valutazione di conformità, sui moduli di detta valutazione e sull'applicazione di alcune regole tecniche nazionali, si vedano:

- il regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accREDITAMENTO e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pagg. 30-47);
- la 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, pagg. 82-128);
- il regolamento (CE) n. 764/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che stabilisce le procedure relative all'applicazione di determinate regole tecniche nazionali a prodotti legalmente commercializzati in un altro Stato membro e che abroga la decisione n. 3052/95/CE (GU L 218 del 13.8.2008, pagg. 21-29).

L'allegato 3 alla presente guida riporta il link relativo all'elenco degli organismi notificati per la valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

8

- *Articolo 19: registri*

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

a) i settori del SET situati nel loro territorio, comprese informazioni relative a:

(...)

— i fornitori del SET che hanno contratti di SET con gli esattori di pedaggi attivi nell'area di loro competenza.

(...)

b) i fornitori del SET ai quali è stata concessa la registrazione

(...)

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

(...).

#### Commenti

Per favorire la divulgazione delle informazioni e incrementare la concorrenza, la decisione della Commissione richiede che i registri contenenti i settori del SET accessibili al pubblico includano informazioni relative ai fornitori del SET attivi in ciascun settore. Da parte loro i fornitori del SET si impegnano naturalmente a pubblicizzare i loro servizi al loro segmento di clientela target.

- *Articoli 10 e 11: Organismo di conciliazione — Istituzione e funzioni*

Articolo 10, paragrafi 1 e 2:

- «1. Ciascuno Stato membro con almeno un settore del SET 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 SET che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali operatori. L'organismo di conciliazione è incaricato in particolare di esaminare se le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi a vari fornitori del SET sono non discriminatorie e rispecchiano correttamente i costi e i rischi delle parti contrattuali.
2. Tale Stato membro adotta tutte 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 SET.

(...)

Articolo 11, paragrafo 4:

- «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 SET e ad eventuali terzi che contribuiscono alla fornitura del SET nello Stato membro interessato.

(...)

### **Commenti**

Per fornire un'alternativa più celere alle tradizionali procedure giuridiche in materia di risoluzione delle controversie, gli Stati membri istituiranno un organismo preposto a facilitare la mediazione, nell'ambito del SET, tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET. A questi organismi dovrà essere attribuito il diritto di esaminare le condizioni contrattuali stipulate dai fornitori del SET e dagli esattori di pedaggi. Per espletare queste funzioni può essere designato un organismo di mediazione preesistente.

Questi organismi sono indipendenti nella loro struttura organizzativa e giuridica dagli interessi di qualsivoglia esattore di pedaggi o fornitore del SET. Ciò non impedisce di affidare questo ruolo di conciliazione ad una parte dell'amministrazione dello Stato membro, anche qualora lo Stato membro si assuma il ruolo di esattore di pedaggi, direttamente o tramite una struttura delegata, fermo restando il rispetto del requisito di indipendenza previsto dall'articolo 10, paragrafo 2.

Negli Stati membri nei quali non esiste un settore del SET, non vi è la necessità di istituire un organismo di conciliazione.

### **2.2.2.2 Diritti e obblighi degli esattori di pedaggi**

- *Articolo 5, paragrafo 1: compatibilità con il SET*

- «1. Se un settore del SET non è conforme alle condizioni tecniche e procedurali di interoperabilità del SET 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)».

### **Commenti**

Per consentire la creazione del SET come previsto dall'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2004/52/CE (si veda il punto 2.2.1.1 sopra), gli esattori di pedaggi i cui settori di pedaggio rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva devono garantire che i loro sistemi offrano condizioni di interoperabilità sufficienti per l'esistenza del SET. Gli esattori di pedaggi sono tenuti ad adottare misure correttive se una valutazione dei problemi, effettuata insieme alle altre parti interessate, dovesse dimostrare che i loro sistemi non offrono sufficienti condizioni di interoperabilità. Queste misure correttive potrebbero riguardare componenti di interoperabilità sia materiali che immateriali [per esempio dispositivi di comunicazione dedicata a corto raggio — DSRC (Dedicated short-range communications) nonché aggiornamenti di software]. È nell'interesse degli esattori di pedaggi adattare i propri sistemi di controllo al SET.

- *Articolo 5, paragrafo 2: dichiarazione relativa ai settori del SET*

«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».

### Commenti

Per facilitare la diffusione del SET gli esattori di pedaggi dovranno rendere pubbliche tutte le informazioni necessarie a predisporre e garantire l'interoperabilità tra i fornitori del SET e gli esattori di pedaggi. Questa dichiarazione deve includere le specifiche tecniche come pure i termini contrattuali generali (si veda il capitolo 5 della presente guida per ulteriori dettagli).

- *Articolo 5, paragrafo 3: accettazione di un fornitore del SET; negoziati contrattuali corretti e non discriminatori*

«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 (...) può anche essere subordinata a specifiche condizioni contrattuali».*

### Commenti

Qualsiasi fornitore del SET ha il diritto di avviare dei negoziati contrattuali con un esattore di pedaggi e, se soddisfa i requisiti prescritti dalla dichiarazione relativa ai settori del SET, ottenere l'accesso al(ai) settore(i) del SET corrispondente(i). Il negoziato contrattuale deve ispirarsi a principi di trasparenza e corretta determinazione dei prezzi, in accordo con il considerando (7) della decisione. A questo riguardo, ciascun esattore di pedaggi deve:

- predisporre regole uniformi applicabili a qualsiasi fornitore del SET;
- cercare di conseguire l'efficienza nell'applicazione del SET;
- creare le condizioni per un dialogo costante con i fornitori del SET al fine di migliorare i processi;
- definire regole che stabiliscano un adeguato compenso per lo scambio dei servizi tra i fornitori del SET e l'esattore di pedaggi.

Le condizioni di negoziati contrattuali corretti e non discriminatori possono essere sottoposte al vaglio dell'organismo di conciliazione dello Stato membro in cui l'esattore di pedaggi gestisce il settore sottoposto a pedaggio. Ciò non impedisce alle parti di adire il foro competente per comporre una controversia, fatte salve le procedure nazionali.

### 2.2.2.3 Diritti e obblighi dei fornitori del SET

- *Articolo 3: requisiti ai quali devono conformarsi i fornitori del SET (registrazione)*

«I fornitori del SET devono ottenere la registrazione in uno Stato membro in cui sono stabiliti. Tale registrazione è 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 dell'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 di gestione globale dei rischi, sottoposto a verifica almeno ogni due anni;*
- f) *godere dei requisiti di onorabilità».*

## Commenti

**Principi:** per diventare fornitore del SET una società deve essere registrata come tale in uno Stato membro in cui è stabilita, vale a dire nello Stato membro in cui la società è stata costituita in conformità alla legge dello Stato e nel quale ha la propria sede legale.

La società che ottiene la registrazione in qualità di fornitore del SET può essere una società controllata, una filiale, un'agenzia, una sede o un'altra azienda appartenente a qualsiasi altra società. Tuttavia, lo status di fornitore del SET spetta esclusivamente alla società registrata come tale da uno Stato membro. La sede di attività principale delle società madri può essere in qualsiasi altro luogo dell'Unione europea. Le società controllate, le filiali, le agenzie, le sedi ecc. di società madri che hanno sede fuori dell'Unione europea devono essere trattate in conformità ai trattati e alle convenzioni internazionali.

**Responsabilità:** lo Stato membro contattato da una società che desidera ottenere la registrazione decide di inserirla nel proprio Registro dei fornitori del SET sulla base dei requisiti di cui all'articolo 3 della decisione 2009/750/CE. Lo Stato membro deve essere in grado di motivare la sua decisione in merito alla concessione o alla mancata concessione della registrazione e di fornire tutte le informazioni pertinenti su richiesta delle parti interessate. Il rifiuto della registrazione di una società che ha fatto richiesta di ottenere lo status di fornitore del SET deve essere notificato dallo Stato membro alla Commissione e alle autorità preposte alla registrazione degli altri Stati membri.

**Requisiti:** a) un fornitore del SET che è in possesso di una certificazione diversa dall'EN ISO 9001 è tenuto a provare che la propria certificazione di garanzia della qualità è equivalente all'EN ISO 9001.

b) Nessun commento.

c) La fornitura del SET richiede l'elaborazione di un gran numero di operazioni con adeguati meccanismi di sicurezza contro la perdita e il danneggiamento di dati nonché contro la violazione della riservatezza dei dati personali. La competenza e l'esperienza nella riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) o in settori quali l'attività bancaria e assicurativa, i servizi accessori all'intermediazione finanziaria, le telecomunicazioni, i pubblici servizi, la gestione di una grande quantità di informazioni e/o di sistemi telematici ecc. sono rilevanti ai fini della fornitura del SET. Questo elenco dei settori di esperienza rilevanti ai fini del SET non ha carattere esaustivo.

d) Possedere un'adeguata capacità finanziaria per la fornitura del SET significa disporre di risorse finanziarie sufficienti per garantire la costituzione e la corretta amministrazione di un'azienda che si propone di fornire il SET. Gli Stati membri sono tenuti a scambiarsi informazioni sufficientemente dettagliate sui criteri che hanno applicato nella valutazione della capacità finanziaria di un (candidato) fornitore del SET. Fatta salva la direttiva sui servizi di pagamento <sup>(8)</sup> e ogni altro atto legislativo applicabile <sup>(9)</sup>, esempi di criteri che è possibile applicare sono:

- possedere un indice di indipendenza finanziaria basato sulle regole comuni relative a questa area di attività e stabilito in conformità ad un principio contabile internazionale adottato secondo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1606/2002 <sup>(10)</sup>;
- disporre di un determinato importo minimo di capitale proprio;

---

<sup>(8)</sup> Direttiva 2007/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 novembre 2007, sui servizi di pagamento nel mercato interno, recante modifica delle direttive 97/7/CE, 2002/65/CE, 2005/60/CE e 2006/48/CE, che abroga la direttiva 97/5/CE (GU L 319 del 5.12.2007, pagg. 1-36).

<sup>(9)</sup> Per es. Direttiva 2000/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, riguardante l'avvio, l'esercizio e la vigilanza prudenziale dell'attività degli istituti di moneta elettronica (GU L 275 del 27.10.2000, pagg. 39-43).

<sup>(10)</sup> Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali (GU L 243 dell'11.9.2002, pagg. 1-4).

- disporre di capitale e riserve almeno pari ad un importo minimo moltiplicato per il numero di veicoli sui quali deve essere installata l'apparecchiatura di bordo SET e per i quali il fornitore del SET avrà l'obbligo di pagare i pedaggi corrispondenti. L'importo minimo deve essere commisurato al pedaggio medio pagato dagli abbonati e prevedere una ragionevole copertura assicurativa in caso di mancato pagamento da parte di questi ultimi.
- e) Un piano di gestione globale dei rischi deve contenere misure di valutazione e mitigazione dei rischi pertinenti al settore della riscossione elettronica dei pedaggi e in special modo al SET.

Il piano di gestione deve individuare i principali rischi che l'attività del SET potrebbe dover affrontare, ad esempio:

- interruzione dell'attività (guasto alla catena di elaborazione delle informazioni...);
- rischio di flusso di cassa/liquidità;
- rallentamento economico;
- aumento della concorrenza;
- danno alla reputazione;
- mancato conseguimento o mancato mantenimento della piena copertura dei settori del SET;
- difficoltà a conseguire i livelli di qualità del servizio richiesti;
- responsabilità civile;
- modifiche legislative e regolamentari.

12

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

f) Godere dei requisiti di onorabilità significa non trovarsi in una delle situazioni di esclusione definite dallo Stato membro. Esempi di tali situazioni di esclusione sono:

- essere in fallimento o in liquidazione, essere sottoposti ad amministrazione controllata, aver stipulato un concordato con i creditori, aver sospeso le attività commerciali, essere sottoposti a procedimenti legali in merito a tali questioni, o trovarsi in una situazione analoga derivante da una procedura simile prevista da leggi o regolamenti nazionali;
- essere stati condannati per un reato relativo alla condotta professionale con una sentenza passata in giudicato;
- non aver adempiuto gli obblighi relativi al pagamento dei contributi previdenziali o delle tasse in conformità alle disposizioni di legge del paese di stabilimento;
- essere stati oggetto di una sentenza passata in giudicato per frode, corruzione, coinvolgimento in un'organizzazione criminale o in qualsiasi altra attività illecita.

**Composizione delle controversie:** la competenza in ordine alla composizione delle controversie riguardanti il processo di registrazione spetta alla giurisdizione nazionale.

- [Articolo 4, paragrafi 1 e 2: copertura di tutto il territorio europeo](#)

«1. I fornitori del SET concludono contratti relativi al SET riguardo a tutti i settori del SET entro 24 mesi dalla loro registrazione conformemente all'articolo 19.

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

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

*I fornitori del SET presentano allo Stato membro di registrazione una dichiarazione annuale riguardante la loro copertura dei settori del SET».*

### Commenti

Data la difficoltà per un nuovo fornitore del SET di conseguire la piena copertura europea di tutti i settori sottoposti a pedaggio rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2004/52/CE e considerando la necessità di generare ricavi quanto prima possibile, la decisione della Commissione consente un periodo di 24 mesi per conseguire questo requisito, durante il quale un nuovo fornitore del SET deve concludere i suoi negoziati contrattuali per ottenere l'accesso a tutti i settori del SET. Se un fornitore del SET e un esattore di pedaggi non riescono a giungere ad un accordo, una delle parti può deferire la questione all'organo di conciliazione competente per il relativo settore sottoposto a pedaggio, avviare un procedimento legale dinanzi alla giurisdizione nazionale o, in ultima istanza, presentare un ricorso per inadempimento degli obblighi previsti dalla legislazione dell'Unione.

Se un fornitore del SET non riesce a conseguire la piena copertura 24 mesi dopo la sua registrazione o a ristabilire successivamente la piena copertura entro 6 mesi, lo Stato membro di registrazione adotta ogni decisione necessaria riguardo al suddetto fornitore e ne informa la Commissione. Il fornitore di servizi inadempiente può vedersi sospesa la registrazione al SET (la decisione in merito è resa pubblica), e non potrà più beneficiare dei diritti che i fornitori del SET hanno nei loro rapporti con gli esattori di pedaggi.

Il diritto dei fornitori del SET di accedere ad un settore del SET è garantito dall'obbligo fatto agli esattori di pedaggi di osservare l'articolo 5, paragrafo 3, della decisione 2009/750/CE (si veda il punto 2.2.2.2 sopra).

#### 2.2.2.4 Diritti e obblighi degli utenti del SET

- *Articolo 9, paragrafo 1: abbonamento*

«1. Gli utenti del SET possono abbonarsi a tale servizio tramite qualsiasi fornitore del SET, 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».

13

### Commenti

Gli utenti del SET possono richiedere l'abbonamento a un fornitore del SET di loro scelta che opera in qualsiasi Stato membro. Il fornitore del SET è tenuto ad informare con particolare cura l'utente circa il trattamento dei suoi dati personali, secondo la legislazione applicabile.

- *Articolo 9, paragrafo 5: Obbligo di pagamento*

«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».

### Commenti

Con il pagamento del pedaggio da parte di un utente del SET al proprio fornitore del SET viene meno ogni altro obbligo di pagamento dell'utente nei confronti dell'esattore di pedaggi. Quest'ultimo non può esigere un pagamento se l'utente può provare di aver già pagato il pedaggio al proprio fornitore del servizio.

## 2.3 Piano d'azione

La presente sezione stabilisce un piano d'azione di alto livello per l'attuazione del SET. Esso attinge alle conclusioni dello studio CESARE IV <sup>(1)</sup> e alle informazioni fornite dagli organismi di normalizzazione. Si rammenta che i fornitori del SET hanno 24 mesi per conseguire la piena copertura del territorio europeo dopo la loro registrazione in uno Stato membro.

Si raccomanda alle parti interessate aventi interessi analoghi di dare vita a propri forum a livello europeo per discutere e presentare i problemi comuni emersi nel rispettivo gruppo specifico. Gli esattori di pedaggi sono spesso già rappresentati nell'ASECAP. I fornitori del SET, quando compariranno sul mercato, vorranno probabilmente creare proprie associazioni a livello europeo. Dette organizzazioni hanno un ruolo importante da ricoprire nell'attuazione, diffusione e gestione del SET.

L'esistenza di specifiche e procedure dettagliate stabilite di comune accordo, soprattutto per i sistemi di pedaggio basati sui sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS), è importante per realizzare uno sviluppo top-down (dall'alto al basso) del SET. Se necessario queste specifiche e procedure saranno disciplinate dalla Commissione con ulteriori decisioni. Le specifiche e le procedure comuni faciliteranno la valutazione di conformità e di idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

Gli organismi europei di normalizzazione cureranno l'elaborazione e la gestione delle norme relative alla riscossione elettronica dei pagamenti e al SET.

Per i sistemi di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC), molte delle specifiche tecniche fondamentali sono già descritte nelle norme, in particolare nella norma EN15509 che tratta l'interfaccia aerea per le transazioni di addebito tramite il sistema DSRC. Occorre ancora provvedere alla stesura definitiva di altre norme necessarie per soddisfare i requisiti essenziali del SET prescritti dalla decisione 2009/750/CE, allegato III, 1.5 e 2.1.1.4, e per delineare le metriche e gli indicatori chiave di performance.

Sarà necessario decidere quali elementi dell'architettura e quali norme in materia di performance sono da rendere obbligatori, in aggiunta a quanto prescritto dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE, e questo richiederà l'adozione di ulteriori decisioni della Commissione. A questo riguardo, l'affidamento riposto sulle norme solleva questioni importanti in relazione al piano d'azione per la realizzazione del SET. Si stabilirà un forte collegamento con gli organismi di normalizzazione. L'elaborazione di una serie di specifiche e di protocolli provvisori di performance con l'assistenza del comitato Telepedaggio aiuterà a colmare il divario e a rispettare le scadenze fissate dalla direttiva 2004/52/CE per l'attuazione del SET. In questa serie di specifiche rientrano, in particolare, quelle relative al quadro di sicurezza e al monitoraggio sicuro dei sistemi di telepedaggio stradale. È di estrema rilevanza anche la finalizzazione della norma prEN ISO12855 sullo scambio di informazioni tra i fornitori di servizi e gli esattori di pedaggi.

Naturalmente le parti interessate possono procedere mettendo in atto, tra gli elementi loro richiesti per ottenere la realizzazione del SET, quelli che non dipendono in modo sostanziale dalle norme, quali ad esempio il formato e i contenuti delle dichiarazioni relative ai settori del SET.

Il gruppo di coordinamento SET degli organismi notificati ha un ruolo fondamentale nello specificare il processo di certificazione e nel proporre accordi di lavoro (raccomandazioni per l'uso) alla Commissione e al comitato Telepedaggio.

L'attuazione e la gestione del SET saranno affidate prevalentemente agli Stati membri e alle categorie professionali e resteranno poche procedure centralizzate.

Probabilmente i rapporti contrattuali tra le parti interessate saranno per lo più instaurati singolarmente e saranno regolati prevalentemente dalle leggi nazionali, fatta salva la possibilità di stipulare accordi volontari tra gli organismi europei che raggruppano le parti interessate al SET aventi interessi analoghi.

<sup>(1)</sup> CESARE IV (Common Electronic Fee Collection System for a Road Tolling European Service) è un progetto dell'Associazione europea delle concessionarie di autostrade a pedaggio (ASECAP), cofinanziato dalla Commissione europea (cfr. allegato 3, punto 3.2 della presente guida per i link ai siti di pubblicazione delle pertinenti relazioni).

<b>PIANO D'AZIONE</b>	
<b>Termine ultimo</b>	<b>Attività / Obiettivo intermedio</b>
8 ottobre 2009	Entrata in vigore della decisione 2009/750/CE della Commissione sulla definizione del SET.
aprile 2010	Commissione europea: stesura definitiva della 1a versione della guida all'applicazione della direttiva 2004/52/CE e della decisione 2009/750/CE.
8 luglio 2010	Settori del SET e registri dei fornitori del SET.
da luglio 2010 a gennaio 2011	prCEN ISO/TS13140-1 e -2 EFC — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e di quelle al suolo alla norma CEN ISO/TS13141.
da luglio 2010 a ottobre 2010	prCEN ISO/TS13143-1 e -2 EFC — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e di quelle al suolo alla norma CEN ISO/TS12813.
da agosto 2010 in poi	Commissione europea: inizio delle attività del gruppo di coordinamento SET degli organismi di notificazione.  Proposte su: <ul style="list-style-type: none"> <li>• raccomandazioni per l'uso,</li> <li>• specificazione del processo di certificazione,</li> <li>• accordi di lavoro relativi alla valutazione di conformità e di idoneità all'uso,</li> <li>• proposte per l'adeguamento delle norme, delle specifiche tecniche, dei procedimenti di prova.</li> </ul>
ottobre 2010	Stati membri interessati: istituzione dell'organismo di conciliazione.
ottobre 2010	Stati membri/esattori di pedaggi: formato e contenuto della dichiarazione relativa ai settori del SET.
da iniziare nel 2010	CEN: quadro di sicurezza per la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC).
da iniziare nel 2010	CEN: metriche di performance del processo di addebito e Quadro di riferimento per l'esame.
gennaio 2011	CEN: profilo applicativo per l'interoperabilità (IAP) dei sistemi di riscossione elettronica dei pagamenti basati sulla tecnologia GNSS/CN.
aprile 2011	Commissione europea: revisione di medio termine.
da aprile 2011 ad agosto 2012	Esattori di pedaggi: progettazione/attuazione/certificazione.
da giugno 2011 ad agosto 2012	Fornitori del SET: progettazione/attuazione/certificazione.
luglio 2011	CEN: prEN ISO 12855 — Flussi di informazioni tra gli operatori dei sistemi di riscossione elettronica dei pagamenti (EFC).
ottobre 2012	DISPONIBILITÀ DEL SET per i veicoli più pesanti.

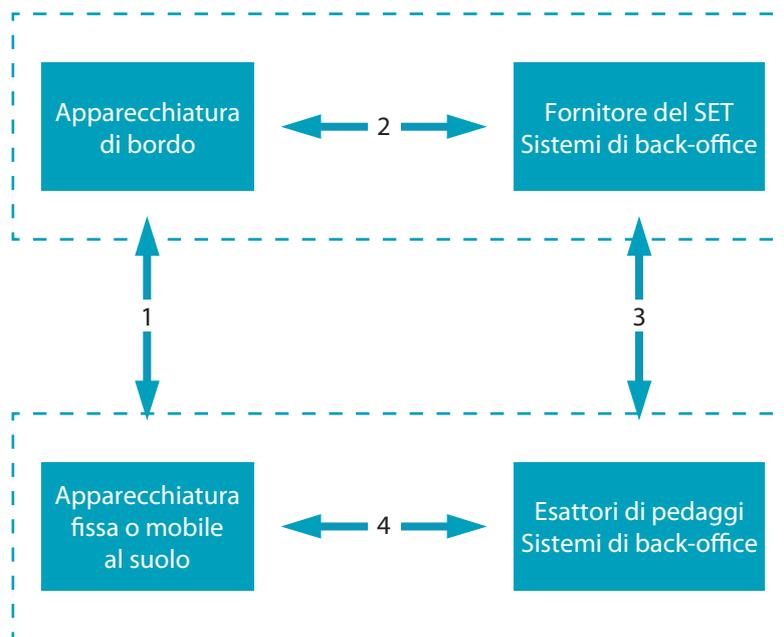
## 2.4 Architettura generale del SET

In base all'allegato II (ruoli e interfacce delle parti interessate al SET) e al capo 2 (principi generali) della decisione 2009/750/CE, la presente sezione fornisce una descrizione dei sistemi tecnici e delle interfacce essenziali per il modello di interoperabilità del SET.

Tutti gli altri sistemi e le altre interfacce sono attuati sotto la responsabilità della relativa parte interessata. Ciò rende possibile la differenziazione dei servizi e la concorrenza sul mercato. In particolare, l'architettura generale del SET descritta non propone un metodo di rilevamento degli eventi di pedaggio. I fornitori del SET possono attuare diverse soluzioni, ad es. applicazioni «thick client» o «smart client», che forniscono la georeferenziazione e il calcolo dei pedaggi all'interno dell'apparecchiatura di bordo, oppure le cosiddette applicazioni «thin client», che raccolgono soltanto i dati relativi all'ora e alla posizione e li riferiscono almeno ai sistemi di back-office dei fornitori del SET per un'ulteriore elaborazione. Un esattore può richiedere di ricevere nel proprio back-office le operazioni complete di pedaggio.

La figura sotto riportata mostra l'architettura generale del SET. Essa individua quattro entità corrispondenti ai sistemi o ai gruppi di sistemi esistenti e le loro interfacce. L'architettura generale comprende soltanto le entità di cui alla decisione 2009/750/CE sulla definizione del SET e copre modelli più specifici, come l'architettura descritta nello studio sull'interoperabilità dei sistemi di addebito dei pedaggi stradali (Road Charging Interoperability — RCI). Per esempio è possibile assegnare ai sistemi di back-office dei fornitori del SET l'elemento proxy opzionale dell'elaboratore front-end (o interfaccia utente) del SET proposto nell'architettura RCI. La figura è anche conforme al modello relativo ai ruoli delle parti interessate analizzato nello studio CESARE III <sup>(12)</sup>.

L'architettura generale proposta per il SET mostra le principali interfacce tra le entità.



Due delle quattro interfacce principali (interfacce 1 e 3) sono essenziali per realizzare l'interoperabilità tra le apparecchiature dei fornitori del SET e quelle degli esattori di pedaggi. Queste interfacce richiedono, pertanto, una normalizzazione per attuare in modo efficiente l'architettura del SET.

1. L'interfaccia 1 supporta lo scambio interoperabile di tutti i dati tra l'apparecchiatura di bordo (OBE) di un fornitore del SET e l'apparecchiatura fissa o mobile al suolo di un esattore di pedaggi. La decisione 2009/750/CE, nell'allegato II, individua le seguenti sub-interfacce:

<sup>(12)</sup> Cfr. allegato 3, punto 3.2 della presente guida per i link alle pertinenti relazioni.

- a) transazioni di addebito tramite sistema di comunicazioni dedicate a corto raggio — DSRC;
- b) transazioni di controllo della conformità in tempo reale;
- c) aumento della precisione per la localizzazione (ove applicabile).

Queste interfacce sono descritte nella figura sotto riportata.

- 2. L'interfaccia 2 si occupa dello scambio di dati tra l'apparecchiatura di bordo (OBE) e i sistemi di back-office dei fornitori del SET. Ciò include la configurazione a distanza dell'apparecchiatura di bordo secondo il contratto o i parametri del veicolo, l'invio dei dati relativi all'addebito, l'aggiornamento dell'OBE con i dati contestuali di pedaggio ecc. Per i sistemi basati sulla tecnologia GNSS, l'interfaccia 2 è attuata con la tecnologia delle comunicazioni mobili (ad es. GSM/GPRS). Questa interfaccia è sotto la responsabilità esclusiva di un fornitore del SET e pertanto non è ulteriormente approfondita nel presente documento.
- 3. L'interfaccia 3 si occupa dello scambio di dati tra i sistemi di back-office dei fornitori del SET e degli esattori di pedaggi. Supporta come minimo lo scambio di dati fissato nell'allegato II, punto 4, della decisione 2009/750/CE.
- 4. L'interfaccia 4 si occupa dello scambio di dati tra l'apparecchiatura fissa o mobile al suolo di un esattore di pedaggi e i sistemi di back-office. Ciò include in particolare l'invio dei dati relativi all'addebito o al controllo dall'apparecchiatura al suolo [roadside equipment — RSE] ai sistemi di back-office. Questa interfaccia è sotto la responsabilità esclusiva di un esattore di pedaggi e pertanto non è ulteriormente approfondita nel presente documento. Per questa interfaccia non sono attualmente previste delle norme applicative.

La presente guida approfondisce soltanto l'interfaccia 1 e l'interfaccia 3, in quanto l'interfaccia 2 e l'interfaccia 4 riguardano attività interne di un fornitore del SET o di un esattore di pedaggi e quindi non sono essenziali ai fini dell'interoperabilità del SET.

L'esistenza di specifiche per lo scambio dei dati sull'interfaccia 1 e sull'interfaccia 3 è condizione essenziale per attuare in modo efficiente le predette interfacce. Queste specifiche costituiranno anche la base per le procedure di valutazione di conformità, di certificazione o omologazione eseguite dai fabbricanti, dagli organismi notificati, dagli esattori di pedaggi o dai fornitori del SET.

Per quanto riguarda l'interfaccia 1 e l'interfaccia 3, le attività di normalizzazione sono state completate, sono in corso di svolgimento o sul punto di essere avviate. Tuttavia, la maggioranza di queste norme sono o saranno strumenti a disposizione all'interno di un «armamentario» in quanto ammettono diverse possibili applicazioni. Ciò significa che il semplice riferimento a norme o ad una famiglia di norme di tale armamentario non è sufficiente a definire in modo inequivocabile il SET. È necessario definire le specifiche descrittive del SET sulla base delle norme pertinenti dell'armamentario.

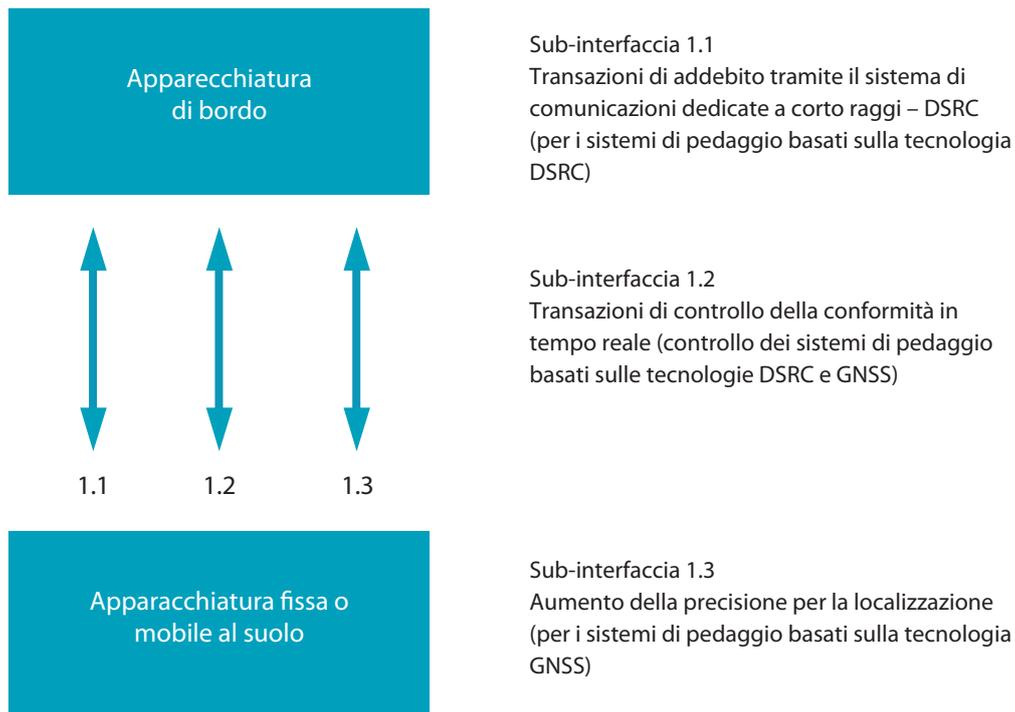
Una specifica del SET deve fare riferimento a progetti di norme soltanto quando questi sono consolidati <sup>(13)</sup>. Il processo di stesura definitiva delle norme prevede fasi di discussione e fasi di voto, che possono richiedere parecchi mesi senza che in definitiva ci siano modifiche significative al progetto originario.

## **L'interfaccia 1 (tra l'apparecchiatura di bordo e l'apparecchiatura fissa o mobile al suolo)**

La figura che segue mostra le tre sub-interfacce per lo scambio di dati tra un'apparecchiatura di bordo e l'apparecchiatura fissa o mobile di un esattore di pedaggi.

---

<sup>(13)</sup> La maggior parte delle norme citate nel presente documento non sono state ancora pubblicate.



### Sub-interfaccia 1.1: scambio dei dati delle dichiarazioni di pedaggio tramite il sistema DSRC

18

Nei sistemi di pedaggio basati sulla tecnologia DSRC, i dati delle dichiarazioni di pedaggio vengono scambiati tra l'apparecchiatura di bordo (OBE) e l'apparecchiatura al suolo (RSE). Generalmente l'OBE comunicherà alla RSE tutti i parametri del veicolo e dell'utente necessari per l'ulteriore elaborazione del pedaggio conformemente ai dati contestuali di pedaggio dell'esattore di pedaggi.

Ai fini del SET, a questo scambio di dati dovrà essere applicata la norma EN15509. Tuttavia, pur essendo una norma descrittiva, l'EN15509 lascia ancora aperte alcune opzioni di attuazione. Due esempi di ciò sono rappresentati dai livelli di sicurezza e dall'uso di chiavi di sicurezza.

- **Livelli di sicurezza:** la norma EN15509 distingue due livelli di sicurezza. Il livello 0 prevede l'autenticazione da parte del fornitore del servizio dei dati inviati dall'OBE alla RSE. Il livello 1 prevede un controllo all'accesso ai dati dell'OBE da parte della RSE, che deve provare di avere le credenziali per accedere a tali dati.
- La norma EN15509 disciplina il livello 0 e lascia il livello 1 opzionale. Va evidenziato che l'uso da parte di un'OBE del livello 1, vale a dire il controllo all'accesso, comporta la necessaria attuazione di tale livello ovunque. Di conseguenza un'OBE può attuare il livello di sicurezza 1 soltanto se questo è supportato dalla RSE di tutti i settori del SET<sup>(14)</sup>. Al contrario un'OBE che attua soltanto il livello 0 può scambiare i dati con qualsiasi RSE, in quanto quest'ultima, sulla base del segnale contestuale di riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) scambiato durante la fase di prova dei sistemi del veicolo (Vehicle System Test — VST), deve adattare il suo comportamento al livello di sicurezza supportato dall'OBE. **Chiavi di sicurezza:** la norma EN15509 supporta 8 chiavi di sicurezza che possono essere usate per l'autenticazione. Per la maggioranza degli operatori DSRC europei (e secondo il rapporto del gruppo di esperti 12), queste 8 chiavi sono suddivise in due gruppi: 4 chiavi per l'autenticazione dell'esattore di pedaggi e 4 chiavi per l'autenticazione del fornitore del SET. È indispensabile armonizzare l'uso di queste chiavi di sicurezza tra le parti interessate al SET.

<sup>(14)</sup> I meccanismi di sicurezza hanno dei costi di gestione che aumentano in modo direttamente proporzionale al corrispondente livello di sicurezza di cui sono dotati; dovrebbero essere attuati in modo proporzionale al livello di frode che, in base ad un'opportuna valutazione, il SET potrebbe affrontare. Il livello di sicurezza da conseguire deve essere concordato dagli esattori di pedaggi e dai fornitori del SET. I meccanismi di sicurezza di altissimo livello richiedono nuove procedure ed apparecchiature per gestire le credenziali di accesso e le chiavi di autenticazione di sicurezza e introducono responsabilità aggiuntive.

Utilizzando la tecnologia a microonde, per questa interfaccia le apparecchiature di bordo del SET supporteranno sia la norma EN15509 sia la ETSI ES 200 674-1. Le apparecchiature fisse e mobili degli esattori di pedaggi supporteranno la norma EN15509. In Italia, le apparecchiature fisse e mobili degli esattori di pedaggi supporteranno invece la norma ETSI ES 200 674-1 e i connessi rapporti tecnici sull'implementazione del protocollo. In ogni caso, un esattore di pedaggi è tenuto a fornire specifiche dettagliate ed esaustive della sua RSE basata sulla tecnologia DSRC allo scopo di consentire l'esecuzione di un'efficiente procedura di valutazione dell'idoneità all'uso.

### **Sub-interfaccia 1.2: controllo della conformità dell'apparecchiatura di bordo**

Il SET fornisce agli esattori di pedaggi gli strumenti per rilevare facilmente e univocamente se un veicolo che circola nel loro settore di pedaggio, e che presumibilmente utilizza il SET, sia effettivamente dotato di un'apparecchiatura di bordo per il SET omologata e correttamente funzionante, che fornisca informazioni veritiere.

Per i sistemi di pedaggio basati sulla tecnologia DSRC, questo controllo è supportato dalla norma EN15509.

Per i sistemi basati sulla tecnologia GNSS, gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET possono basarsi sulla norma CEN ISO/TS12813, che consente di controllare numerosi attributi presenti e passati dell'apparecchiatura di bordo nonché i parametri dell'utente e del veicolo. Tale norma supporta le transazioni di controllo della conformità in tempo reale ai sensi della decisione 2009/750/CE, allegato II, punto 3, lettera b).

### **Sub-interfaccia 1.3: aumento della precisione per la localizzazione**

Questa sub-interfaccia è rilevante soltanto per i sistemi basati sulla tecnologia GNSS. Fornisce informazioni utili per aumentare la precisione per la localizzazione dove la ricezione dei segnali satellitari è difficile e pertanto non può essere garantita la corretta determinazione dell'uso del tratto sottoposto a pedaggio. Conformemente alla decisione 2009/750/CE, allegato III, punto 2.1.3, «Gli esattori di pedaggi utilizzano le informazioni ricevute [dai fornitori del SET — relativamente alla ricezione dei segnali satellitari] per individuare aspetti problematici e, se necessario, potenziano i segnali satellitari di comune accordo con i fornitori del SET».

Va evidenziato che la fornitura di eventuali sistemi atti ad aumentare la precisione della localizzazione non può dipendere dalle tecniche applicate dai fornitori del SET per rilevare i differenti tratti sottoposti a pedaggio. Altrimenti, un fornitore del SET con un'apparecchiatura di bordo scarsamente efficiente potrebbe chiedere, per il suddetto aumento, un supporto maggiore dei fornitori del SET che hanno apparecchiature più efficienti. È indispensabile definire criteri obiettivi per stabilire quando è necessario un aumento dei segnali di localizzazione perché il fornitore del SET possa trasmettere dati di addebito corretti.

Per lo scambio dei dati relativi all'aumento della precisione della localizzazione è stata elaborata la norma ISO13141. Tale norma fornisce dati di posizionamento autentici per il sistema di localizzazione del veicolo che possono essere usati per ottimizzare il rilevamento di un tratto sottoposto a pedaggio.

## **Interfaccia 3 (tra i sistemi di back-office)**

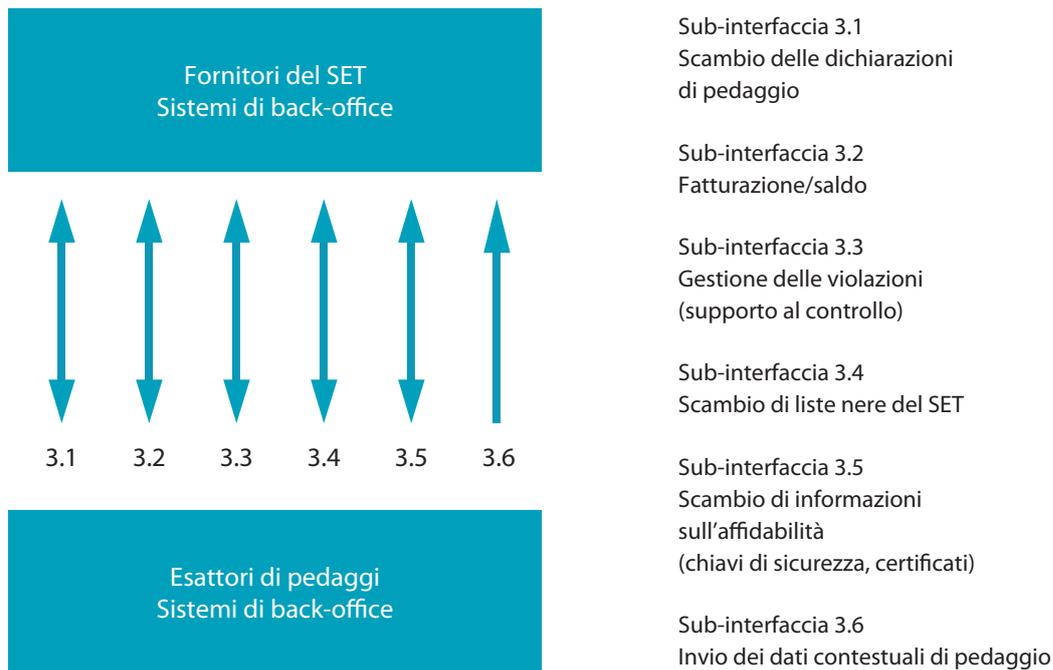
La decisione 2009/750/CE richiede l'attuazione delle seguenti sub-interfacce normalizzate di back-office:

- a. scambio dei dati delle dichiarazioni di pedaggio tra i fornitori del SET e gli esattori di pedaggi, in particolare: presentazione e convalida delle richieste di pagamento di pedaggi sulla base delle transazioni di addebito tramite sistemi DSRC e GNSS;
- b. fatturazione/saldo;
- c. scambio di informazioni a sostegno della gestione delle violazioni nei sistemi di pedaggio DSRC e GNSS;
- d. scambio di liste nere del SET;

- e. scambio di informazioni sull'affidabilità;
- f. invio dei dati contestuali di pedaggio dagli esattori di pedaggi ai fornitori del SET.

Gli esattori di pedaggi devono attuare ogni singola interfaccia, ma possono scegliere di supportare soltanto il processo di addebito GNSS o soltanto quello DSRC.

Queste sub-interfacce sono descritte nella figura sotto riportata.



L'impostazione di queste sub-interfacce è diversa a seconda se si utilizzano i sistemi di pedaggio basati sulla tecnologia DSRC o quelli basati sulla tecnologia GNSS. I dati trasferiti saranno diversi a seconda dell'effettivo contesto di pedaggio e della tecnologia applicata.

La norma prEN ISO12855, attualmente disponibile soltanto in forma di progetto, descrive tutte le interfacce citate.

Le sub-interfacce descritte dovrebbero essere attuate tra ciascuna coppia di fornitori del SET/esattori di pedaggi. Tuttavia, l'uso concordato di entità intermedie, come le stanze di compensazione ecc., può rendere la comunicazione più efficiente. La responsabilità spetta ai fornitori del SET e agli esattori di pedaggi.

### **Sub-interfaccia 3.1: scambio dei dati delle dichiarazioni di pedaggio**

Questa interfaccia è destinata allo scambio dei dati sull'uso dell'infrastruttura sottoposta a pedaggio <sup>(15)</sup>, in conformità alle regole di segnalazione dell'esattore di pedaggi (si veda la sub-interfaccia 3.6: scambio dei dati contestuali di pedaggio).

### **Sub-interfaccia 3.2: fatturazione/saldo**

Questa interfaccia è destinata all'invio e al saldo delle fatture tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET. Questi ultimi possono concordare l'applicazione del progetto di norma prEN ISO12855 per attuare questa interfaccia. A fini della tenuta dei libri contabili, il suddetto progetto di norma prevede lo scambio di dati finanziari.

Si ricorda che, anche se il progetto di norma prEN ISO12855 supporta lo scambio di fatture dettagliate (denominate «dati di addebito», «dati di fatturazione» o «dati finanziari»), non pretende di supportare l'elaborazione di fatture commerciali.

### **Sub-interfaccia 3.3: gestione delle violazioni (supporto al controllo)**

La gestione delle violazioni o supporto al controllo fornisce agli esattori di pedaggi gli strumenti per mettere in atto delle attività di controllo. Un esattore di pedaggi e un fornitore del SET possono concordare l'applicazione del progetto di norma prEN ISO12855 per una o più funzioni tra quelle supportate da questa norma, qui di seguito esposte:

- identificazione del contratto per fornitori SET sulla base di una targhetta di licenza. Si può trattare di una sorta di radiocomunicazione ai fornitori del SET che supportano questo servizio per chiedere se il numero della targhetta di licenza identificata appartiene o no ad un loro contratto di servizio. Questa funzione aiuta a identificare gli utenti del SET quando non si può stabilire una comunicazione con l'apparecchiatura di bordo. Occorre garantire l'osservanza della legislazione europea e locale in materia di protezione dei dati personali;
- richiesta di ulteriori parametri per i dati di fatturazione. Se l'esattore di pedaggi necessita di ulteriori informazioni per aggiornare o giustificare i dati di fatturazione, può richiederle al fornitore del SET. Tra queste informazioni possono rientrare quelle che non sono memorizzate nell'apparecchiatura di bordo o quelle mancanti, come gli autenticatori di sicurezza;
- richiesta di garantire il pagamento per un tratto di cui si è rilevato l'uso. In alcuni casi un esattore di pedaggi può richiedere il pagamento per eventi di pedaggio con riferimento ai quali un'attività di controllo ha provato l'uso di un determinato tratto della rete, senza che siano stati generati dati di fatturazione al riguardo;
- segnalazione di eventi di CCC (Comunicazione di un controllo di conformità) ai fornitori del SET. A fini di monitoraggio e assistenza alla clientela, può essere utile il trasferimento dei dati relativi a questi eventi dall'esattore di pedaggi al fornitore del SET.

La decisione 2009/750/CE non impone nessuna delle funzioni speciali sopra menzionate.

### **Sub-interfaccia 3.4: scambio di liste nere del SET**

Dal momento che il fornitore del SET è responsabile dell'apparecchiatura di bordo e della conclusione dei contratti con i propri utenti, egli sarà l'entità chiamata a gestire e distribuire le liste nere. È necessario scambiare le liste nere per diverse ragioni. Un utente del SET potrebbe non avere più un contratto valido con il fornitore del SET, ma essere ancora in possesso dell'apparecchiatura di bordo, o la sua solvibilità non è più garantita. Anche l'esistenza di eventuali problemi tecnici può comportare l'inserimento delle

---

<sup>(15)</sup> Nella terminologia delle norme, i dati relativi ai pedaggi generati dall'apparecchiatura di bordo e inviati ai sistemi di back-office del fornitore del servizio (sistemi di pedaggio basati sul GNSS) o all'apparecchiatura al suolo dell'esattore di pedaggi (sistemi di pedaggio DSRC) sono denominati dati di addebito. I dati di addebito possono essere oggetto di ulteriore elaborazione prima di essere trasferiti tramite comunicazione di back-office all'esattore di pedaggi (GNSS) o al fornitore del servizio (DSRC). Questi dati sono denominati dati di fatturazione. Gli esattori di pedaggi e i fornitori del servizio si scambiano e confermano i dati di fatturazione che costituiscono per l'esattore di pedaggi la base definitiva sulla quale fondare ogni eventuale rivendicazione nei confronti del fornitore del servizio.

apparecchiature di bordo del SET in una lista nera, su iniziativa del fornitore del servizio o su richiesta dell'esattore di pedaggi, ad es. nei casi in cui si verificano reiterati problemi di comunicazione tra l'apparecchiatura RSE fissa o mobile e determinate apparecchiature di bordo.

Un esattore di pedaggi e un fornitore del SET possono concordare l'uso di una o più tra le opzioni di riferimento previste dal progetto di norma prEN ISO12855 qui di seguito elencate:

- numero dell'account personale;
- numero di serie del contratto;
- identificativo della targhetta di licenza;
- identificativo dell'apparecchiatura di bordo.

In alternativa, le parti possono anche avvalersi della revoca dei certificati con i quali un fornitore del SET conferma l'uso dell'account dell'utente o dell'identificativo dell'apparecchiatura di bordo per un veicolo con un determinato numero di targhetta di licenza.

La decisione 2009/750/CE non impone nessuna delle funzioni speciali sopra menzionate. In ogni caso, un fornitore del SET deve garantire che la lunghezza della sua lista nera non superi il limite concordato con l'esattore di pedaggi (articolo 7, paragrafo 3, della decisione 2009/750/CE).

### **Sub-interfaccia 3.5: scambio di informazioni sull'affidabilità**

Questa interfaccia è destinata allo scambio di informazioni sull'affidabilità, quali i certificati, le chiavi o le liste di revoca. Un esattore di pedaggi e un fornitore del SET possono concordare l'applicazione del progetto di norma prEN ISO12855 per lo scambio di questi dati.

In alternativa, un esattore di pedaggi può pubblicare i suoi certificati tra i propri dati contestuali di pedaggio e un fornitore del SET può pubblicare i suoi sotto forma di «Dati contestuali di servizio».

### **Sub-interfaccia 3.6: scambio dei dati contestuali di pedaggio**

I dati contestuali di pedaggio sono quei dati che, definiti dall'esattore di pedaggi competente, sono necessari per stabilire il pedaggio dovuto per la circolazione di un veicolo in un determinato settore sottoposto a pedaggio e per il completamento della transazione di pedaggio.

I dati contestuali di pedaggio specificano, inter alia:

- a) la definizione del settore del SET, in particolare la sua estensione geografica e l'infrastruttura sottoposta a pedaggio;
- b) il carattere del pedaggio e i principi di riscossione;
- c) i veicoli soggetti a pedaggio;
- d) i parametri di classificazione dei veicoli con la loro corrispondenza nella struttura tariffaria dell'esattore di pedaggi;
- e) le dichiarazioni di pedaggio richieste.

Un esattore di pedaggi deve mettere a disposizione dei fornitori del SET i dati contestuali di pedaggio e comunicarli allo Stato membro.

In sostanza, i dati contestuali di pedaggio descrivono la posizione/estensione del settore e dei tratti sottoposti a pedaggio, il regime tariffario e il formato delle dichiarazioni di pedaggio. Sebbene tale descrizione sia richiesta anche per i sistemi di pedaggio

basati sulla tecnologia DSRC, va riservata una speciale attenzione all'esatta descrizione della posizione/estensione di un settore e/o tratto sottoposto a pedaggio nei sistemi basati sulla tecnologia GNSS per i quali tali dati sono di particolare rilevanza. Se un esattore di pedaggi fa riferimento a un testo ufficiale per la definizione di queste posizioni, ma utilizza le coordinate geografiche per il calcolo dei pedaggi, queste coordinate devono essere rese accessibili ai fornitori del SET per garantire la parità di trattamento.

Il regime tariffario deve consentire a un fornitore del SET di determinare la corretta classe tariffaria di un veicolo e, ove applicabile, il pedaggio dovuto in base alla classe tariffaria corrispondente. I requisiti relativi alle dichiarazioni di pedaggio devono specificare i formati consentiti, incluse le disposizioni in materia di sicurezza.

Il formato e la modalità per rendere accessibili o scambiare i dati contestuali di pedaggio non sono specificati dalla decisione 2009/750/CE. Un esattore di pedaggi e un fornitore del SET possono concordare l'uso di una o più tra le opzioni previste dal progetto di norma prEN ISO12855.

### 3. CONTESTO DEL SET E RUOLI/PARTI INTERESSATE

#### 3.1 Introduzione

Il contesto generale di un ambiente di addebito dei pedaggi è mostrato nella figura 1 sotto riportata, tratta dal progetto di norma prEN17573:2010 <sup>(16)</sup>. I ruoli principali del SET sono descritti nella figura 2.



Figura 1: Contesto generale attorno ad un sistema di telepedaggio stradale

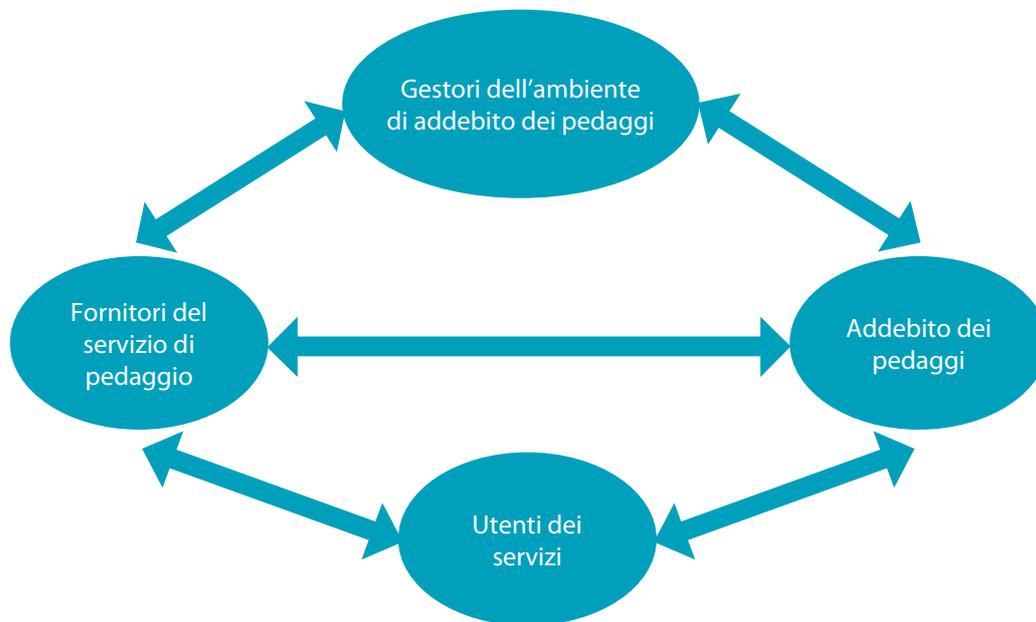


Figura 2: Ruoli principali del SET

<sup>(16)</sup> Progetto di norma prEN17573:2010 — Riscossione elettronica dei pedaggi — Architettura di sistema per la riscossione dei pedaggi associati ai veicoli. Le sezioni della norma citati nel presente capitolo sono riportate nell'allegato 12 alla presente guida all'applicazione.

## 3.2 Parti interessate

Le parti interessate al SET sono elencate e brevemente descritte qui di seguito. Il progetto di norma prEN17573:2010 opera una distinzione tra le entità esterne al SET, ossia quelle entità che intervengono nel processo di addebito dei pedaggi, ma che non sono istituite principalmente a tal fine (ad es. i sistemi di localizzazione satellitare, gli organismi di normalizzazione, le banche...) e le entità interne al SET, che essenzialmente lo gestiscono.

I ruoli o le parti interessate:

- gestore dell'ambiente del SET (gestore dell'interoperabilità del SET nello studio CESARE IV);
- esattore di pedaggi;
- fornitore del servizio (fornitore del SET nella decisione 2009/750/CE);
- utente del SET,

sono individuate come entità interne nel progetto di norma prEN17573:2010.

Il progetto di norma prEN17573:2010 individua inoltre le seguenti entità o sistemi esterni:

- sistemi finanziari (composti ad es. da banche, società emittenti di carte di credito, stanze di compensazione ecc.);
- sistemi di telecomunicazioni;
- sistemi di localizzazione;
- sensori per veicoli e memorie di dati;
- sensori ambientali e altri sistemi intelligenti di trasporto — ITS;
- fabbricanti (fornitori delle apparecchiature per la riscossione elettronica dei pagamenti — EFC);
- organismi notificati (organismi di certificazione);
- organismi di normalizzazione;
- autorità (ad es. le autorità per le strade e i trasporti, le autorità per le telecomunicazioni, le autorità finanziarie, le autorità per la protezione dei dati personali ecc.);
- organismi di conciliazione.

I diversi sistemi/entità sono trattati qui di seguito. Per evitare di riprodurre quanto contenuto nel progetto di norma prEN17573:2010, ogniqualvolta possibile si fa espresso rinvio alla relativa sezione del predetto progetto.

La presente guida individua il ruolo del «Rappresentante autorizzato del fabbricante» che non compare nel progetto di norma prEN17573:2010.

### 3.2.1 Entità interne

#### 3.2.1.1 Gestore dell'interoperabilità del SET (gestore dell'ambiente del SET nel progetto di norma prEN17573:2010)

Il ruolo del gestore dell'interoperabilità del SET comprende le responsabilità inerenti al funzionamento generale del SET. Tra queste responsabilità rientrano la fissazione di regole e procedure generali per l'interoperabilità, il controllo, i modelli di identificazione, i requisiti per la certificazione, le specifiche comuni ecc. Pertanto, questo ruolo rappresenta, in linea generale, il ruolo regolamentare nel regime di interoperabilità del SET.

Tutte queste diverse responsabilità non devono e non possono essere eseguite efficacemente da un'unica organizzazione. Lo studio CESARE IV e il progetto di norma prEN17573:2010 (sezione 3.25) riconoscono che, invece di affidare interamente a un unico organismo il ruolo di gestore dell'interoperabilità, questo sarà svolto a livello europeo, nazionale o locale da più attori e autorità diversi. Al di sotto del livello europeo, gli attori beneficiano di una certa flessibilità nell'ambito della creazione e della scelta di strutture specifiche.

Nel ruolo di gestore dell'interoperabilità del SET operano le seguenti entità:

- il gruppo di coordinamento degli organismi notificati: si rinvia alla decisione 2009/750/CE, articoli 17 e 18, e al punto 3.2.2.7 della presente guida;
- organismi di conciliazione: si rinvia alla decisione 2009/750/CE, articoli 10 e 11;
- associazioni delle parti interessate: gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET creeranno delle associazioni di categoria organizzate in forma di forum di discussione e stabiliranno di comune accordo e su base volontaria regole operative specifiche valide per il loro settore. Si possono rintracciare esempi di una collaborazione di questo genere tra parti interessate in molti altri settori di attività;
- organismi di normalizzazione: si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.8;
- Stati membri: le autorità nazionali preposte alla vigilanza sul SET hanno l'obbligo di scambiare informazioni tra loro e con la Commissione europea (si rinvia alla decisione 2009/750/CE, articolo 15, paragrafi 1 e 3 e articolo 19, paragrafo 5, allegato VI, punto 3) o di adottare misure in determinate circostanze (decisione 2009/750/CE, articoli 8 e 17, paragrafo 3);
- la Commissione europea e il comitato Telepedaggio (decisione 2009/750/CE, articolo 15, paragrafo 2 et al.).

Si veda anche il progetto di norma prEN17573:2010, sezione 6.5, per avere maggiori informazioni sui gestori dell'interoperabilità del SET.

#### 3.2.1.2 Esattore di pedaggi

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 6.4.

#### 3.2.1.3 Fornitore del SET

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 6.2.

#### 3.2.1.4 Utente del SET

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 6.3.

## 3.2.2 Sistemi/entità esterne

### 3.2.2.1 Sistemi finanziari

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.1, capoverso 1.

### 3.2.2.2 Sistemi di telecomunicazioni

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.2.

### 3.2.2.3 Sistemi di localizzazione

Nei sistemi di pedaggio GNSS, il ruolo dei sistemi di localizzazione è quello di fornire i servizi di localizzazione necessari per il calcolo dei pedaggi, vale a dire fornire i segnali che consentono di determinare l'ora/la posizione di un veicolo rispetto ad un settore sottoposto a pedaggio. Grazie ai sistemi di localizzazione si possono effettuare le dichiarazioni di pedaggio, per esempio quando un veicolo entra o si allontana da una zona di addebito del diritto d'uso della strada, o in base alla distanza percorsa da quel determinato veicolo su una rete stradale sottoposta a pedaggio. GPS e GALILEO sono esempi di sistemi globali di navigazione via satellite <sup>(17)</sup>. Le interazioni tra le entità interne al SET e i sistemi di localizzazione esterni allo stesso possono basarsi su contratti taciti e/o espressi che devono essere negoziati tra le parti interessate.

### 3.2.2.4 Sensori per veicoli e memorie di dati

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.4.

### 3.2.2.5 Sensori ambientali e altri sistemi intelligenti di trasporto ITS

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.5.

### 3.2.2.6 Fabbricanti (fornitori delle apparecchiature per la riscossione elettronica dei pagamenti — EFC nel progetto di norma prEN ISO17573:2010)

I fabbricanti, ai sensi della presente guida, sono le aziende che curano la progettazione e la fabbricazione dei componenti di interoperabilità del SET e delle apparecchiature previste dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE, allo scopo di immetterli, direttamente o indirettamente, sul mercato dell'Unione. Anche un esattore di pedaggi e/o un fornitore del SET potrebbero essere coinvolti nella progettazione delle apparecchiature SET o dei relativi componenti di interoperabilità.

È considerato fabbricante chiunque modifichi in modo sostanziale un componente di interoperabilità, in modo tale da ottenerne uno «come nuovo», allo scopo di immetterlo sul mercato dell'Unione.

Per il ruolo di fabbricanti/fornitori di apparecchiature per la riscossione elettronica dei pagamenti — EFC, si veda anche il progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.6.

I fabbricanti hanno la responsabilità di:

- progettare e fabbricare i componenti di interoperabilità del SET;
- applicare le procedure per la certificazione della conformità alle specifiche e, ove pertinente, dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità secondo quanto prescritto dalla direttiva 2004/52/CE, dalla decisione 2009/750/CE, dalle norme e dagli altri documenti normativi pertinenti.

Il fabbricante è responsabile in via esclusiva e definitiva della conformità dei suoi prodotti a tutte le specifiche applicabili. Deve occuparsi sia della progettazione che della realizzazione dei suoi prodotti, ove richiesto provvedere alla certificazione CE presso

---

<sup>(17)</sup> Possono essere usati insieme a sistemi di ampliamento come EGNOS per rafforzare certi parametri di performance, se necessario.

uno o più organismi notificati, e rilasciare una dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche o di idoneità all'uso riguardo a tutte le disposizioni e le prescrizioni delle direttive pertinenti.

La dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche o di idoneità all'uso di un componente di interoperabilità deve espressamente indicare il suo campo di applicazione.

Il fabbricante può dare in subappalto alcune attività — per esempio la progettazione o la fabbricazione — a condizione che mantenga il controllo generale e la responsabilità dell'intera catena di produzione. Allo stesso modo, egli può usare articoli o componenti pre-confezionati, dotati o meno della marcatura «CE», per fabbricare i componenti di interoperabilità del SET senza perdere il proprio status di fabbricante.

L'allegato IV della decisione 2009/750/CE definisce gli obblighi previsti a carico del fabbricante con riferimento alla dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche e di idoneità all'uso per un componente di interoperabilità.

Il fabbricante può avere la sua sede nell'Unione o altrove. In entrambi i casi, egli può nominare un rappresentante autorizzato (si veda il punto 3.2.3 della presente guida) nell'Unione che agisca per suo conto svolgendo alcuni dei compiti richiesti dalle direttive applicabili. Tuttavia, un fabbricante avente sede fuori dell'Unione non è obbligato ad avere un rappresentante autorizzato, benché questo possa presentare dei vantaggi.

### 3.2.2.7 Organismi notificati

Ai fini della direttiva 2004/52/CE e della decisione 2009/750/CE gli organismi notificati hanno il diritto di valutare la conformità tecnica, operativa e funzionale dei componenti di interoperabilità del SET.

Come menzionato nell'articolo 17, paragrafo 1 e nell'allegato IV della decisione 2009/750/CE, questi organismi notificati possono intervenire nella valutazione di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

28

La *Guida all'attuazione delle direttive Nuovo approccio e approccio globale* <sup>(18)</sup> riguarda le attività degli organismi notificati nominati per la valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

La decisione 2009/750/CE richiede agli organismi notificati di operare in stretta collaborazione allo scopo di coordinare le loro attività. A tal fine, è stato istituito un gruppo di coordinamento SET degli organismi notificati (il gruppo di coordinamento SET-ON) per occuparsi di qualsiasi problema che eventualmente dovesse sorgere in relazione alla valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET e per proporre delle soluzioni a tali problemi. Le soluzioni adottate in conformità alla procedura descritta nell'articolo 5 della direttiva 2004/52/CE diventano raccomandazioni per l'uso. Le raccomandazioni per l'uso — RFU — non sostituiscono la legislazione dell'Unione, al contrario la integrano fornendo agli organismi notificati ulteriori informazioni e supporto aggiuntivo su questioni tecniche.

### 3.2.2.8 Organismi di normalizzazione

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.8 e all'allegato 7 alla presente guida.

### 3.2.2.9 Autorità

Si rinvia al progetto di norma prEN17573:2010, sezione 5.3.9.

## 3.2.3 Rappresentante autorizzato del fabbricante

Un fabbricante ha la facoltà di nominare espressamente, mediante mandato scritto, qualsiasi persona fisica o giuridica in qualità di proprio rappresentante autorizzato che agisca per suo conto con riferimento ad alcuni dei suoi obblighi. La misura in cui il rappresentante autorizzato può assumere impegni vincolanti per il fabbricante è stabilita in conformità al mandato da quest'ultimo conferito al suddetto rappresentante.

<sup>(18)</sup> ISBN 92-828-7500-8, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2000.

A titolo esemplificativo, un fabbricante può nominare un rappresentante autorizzato per richiedere la valutazione dei suoi prodotti SET, firmare la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche e/o di idoneità all'uso, e tenere i documenti necessari e le schede tecniche a disposizione delle autorità competenti per tutta la vita utile del componente di interoperabilità.

Il rappresentante autorizzato può essere contattato dalle autorità degli Stati membri al posto del fabbricante con riferimento agli obblighi previsti a carico di quest'ultimo dalla decisione 2009/750/CE. Rimane in capo al fabbricante la responsabilità delle azioni svolte o delle decisioni adottate per suo conto dal(i) rappresentante(i) autorizzato(i).

Nell'ambito di applicazione del SET, il rappresentante autorizzato di un fabbricante deve essere stabilito nell'Unione.

I rappresentanti commerciali (quali ad esempio i distributori autorizzati, i venditori ecc.), a prescindere dal fatto che siano o meno stabiliti all'interno dell'Unione, non vanno confusi con un rappresentante autorizzato ai sensi della decisione 2009/750/CE.

## 4. VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET

### 4.1 Principi

Si opera una distinzione tra «conformità alle specifiche» e «idoneità all'uso» dei componenti di interoperabilità.

La conformità alle specifiche fa riferimento ai requisiti prescritti dalla direttiva 2004/52/CE, dalla decisione 2009/750/CE e da tutte le norme e le specifiche tecniche pertinenti. La conformità alle specifiche di un'apparecchiatura di bordo può essere valutata senza avere fisicamente accesso ai settori sottoposti a pedaggio degli esattori di pedaggi.

Idoneità all'uso significa la capacità di un componente di interoperabilità di conseguire e mantenere una performance specifica quando è in servizio, integrata in maniera rappresentativa nel SET in relazione al sistema di un esattore di pedaggi.

Ove pertinente, i certificati di conformità alle specifiche o di idoneità all'uso possono prevedere una data di scadenza. In tal caso la richiesta di una nuova certificazione dovrà avere luogo alla scadenza del termine di validità del certificato.

### 4.2 Responsabilità

La conformità alle specifiche o l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità viene valutata su iniziativa/richesta di uno o più degli attori interessati: il **fabbricante**, il **fornitore del SET** e l'**esattore di pedaggi**. Un fornitore del SET o un esattore di pedaggi può agire anche come rappresentante autorizzato del fabbricante nell'ambito di queste valutazioni. In ogni caso, è probabile che il fabbricante sia chiamato ad intervenire nelle valutazioni in quanto ha la responsabilità ultima del suo prodotto.

30

Il **fabbricante** è tenuto ad apporre le marcature CE sulle confezioni ove possibile. In conformità all'allegato IV della decisione 2009/750/CE, una marcatura CE relativa al SET è accompagnata da una dichiarazione, che indicherà espressamente se riguarda la conformità alle specifiche o l'idoneità all'uso. Tale dichiarazione «CE» deve contenere tutte le informazioni pertinenti per individuare la legislazione unionale sulla base della quale è stata rilasciata, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato, l'organismo notificato ove applicabile, il prodotto, il rinvio alle norme o ad altri documenti normativi pertinenti, ove opportuno ecc.

Il **fornitore del SET** è responsabile in via principale della conformità alle specifiche per quanto riguarda il soddisfacimento dei requisiti prescritti in materia di registrazione e dell'idoneità all'uso del proprio componente di interoperabilità SET integrato nel servizio da esso fornito in un settore sottoposto a pedaggio. L'idoneità all'uso comprende funzioni quali le comunicazioni, lo scambio di dati, il monitoraggio della performance e dell'accordo a livello di servizi, la sicurezza e la protezione dei dati personali ecc.

L'**esattore di pedaggi** è responsabile in via principale della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso relativamente alle comunicazioni e allo scambio di dati con i fornitori del SET, ai suoi dati contestuali di pedaggio, al monitoraggio della performance e dell'accordo a livello di servizi ecc.

### 4.3 Requisiti

Per valutare la conformità dei componenti di interoperabilità del SET <sup>(19)</sup> ai requisiti prescritti dalla direttiva 2004/52/CE, dalla decisione 2009/750/CE e da tutte le norme e le specifiche tecniche pertinenti, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato scelgono le procedure tra i moduli di valutazione della conformità elencati nella decisione 768/2008/CE.

L'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità è valutata sulla base del funzionamento o dell'utilizzo dei componenti in servizio, integrati in maniera rappresentativa nel sistema di pedaggio del SET degli esattori di pedaggi nel cui settore l'apparecchiatura di bordo circola per uno specifico periodo di attività.

<sup>(19)</sup> Ad esempio le apparecchiature di bordo (tra cui la funzionalità proxy), le apparecchiature al suolo (tra cui i segnali per aumentare la precisione per la localizzazione e i dispositivi di controllo), i sistemi di back-office per lo scambio dei dati tra i fornitori del SET e gli esattori di pedaggi ecc.

L'allegato 4 alla presente guida riporta quanto enunciato dalla decisione 768/2008/CE in merito ai moduli per la conformità delle procedure di valutazione relative alle specifiche e all'idoneità all'uso.

L'allegato 5 riassume i compiti previsti a carico dei fabbricanti e degli organismi notificati nell'ambito di applicazione delle suddette procedure di valutazione.

## 4.4 Procedure

### 4.4.1 Conformità alle specifiche

#### 4.4.1.1 *Fabbricante*

A seconda del modulo scelto, la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche, che deve essere redatta dal fabbricante o dal suo rappresentante autorizzato, include l'autovalutazione del fabbricante o è soggetta al conseguimento di un certificato di esame di un organismo notificato.

La conformità alle specifiche deve essere nuovamente valutata in caso di una modifica significativa del componente di interoperabilità o alla data di scadenza, se esistente, del certificato rilasciato dall'organismo notificato.

#### 4.4.1.2 *Fornitore del SET*

La valutazione della conformità alle specifiche richiesta o eseguita da un fornitore del SET deve comprendere gli elementi e le interfacce che non sono stati già oggetto delle prove effettuate dal fabbricante o da un'altra parte. Tale valutazione generalmente include la messa in opera del contesto di pedaggio in relazione ai dati contestuali di pedaggio di un esattore di pedaggi al fine di verificare, inter alia, che:

- in un contesto DSRC: la parametrizzazione dell'apparecchiatura di bordo (attributi, meccanismo di sicurezza, personalizzazione/adattamento alle esigenze del cliente ecc.) è corretta e consente il controllo;
- in un contesto GNSS/CN: in relazione ai dati contestuali di pedaggio:
  - 1) l'identificazione dei tratti sottoposti a pedaggio e la trasmissione delle dichiarazioni di pedaggio, la gestione dei pedaggi e gli eventi di controllo ecc. sono corretti, e
  - 2) la parametrizzazione dell'apparecchiatura di bordo è corretta e consente il controllo.

#### 4.4.1.3 *Esattore di pedaggi*

La valutazione della conformità alle specifiche richiesta o eseguita da un esattore di pedaggi deve comprendere gli elementi e le interfacce che non sono stati già oggetto delle prove effettuate dal fabbricante o da un'altra parte.

Tale valutazione generalmente include la messa in opera dei dati contestuali di pedaggio (requisiti relativi alla riscossione dei pedaggi e alle attività di controllo, descrizione dei settori sottoposti a pedaggio: tratti stradali, ponti, gallerie, zone ecc.) con le norme e le specifiche pertinenti. La qualità (precisione, correttezza, tempestività ecc.) di questa messa in opera incide sull'esattezza delle dichiarazioni di pedaggio che ne derivano. La definizione dei dati contestuali di pedaggio deve consentire la certificazione e il monitoraggio in corso di funzionamento.

- Per i sistemi DSRC, la valutazione di conformità alle specifiche deve, inter alia, includere la norma EN15509 e quelle ad essa connesse;

- per i sistemi GNSS, ove applicabili, la descrizione dell'estensione geografica di un settore sottoposto a pedaggio deve essere conforme alla direttiva INSPIRE <sup>(20)</sup>. La norma CEN ISO/TS17575-3 (definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi — Parte 3: dati contestuali) e il progetto di norma prEN ISO12855 (scambio di informazioni tra i fornitori del servizio e gli esattori di pedaggi) prevedono la trasmissione dei dati contestuali, inclusa la descrizione delle caratteristiche geografiche di un settore sottoposto a pedaggio.

#### 4.4.2 Idoneità all'uso

Si rammenta che le prove di idoneità all'uso si propongono di dimostrare tramite il funzionamento in servizio che i componenti di interoperabilità del SET conformi alle specifiche sono realmente interoperabili con il sistema di pedaggio di un determinato esattore di pedaggi nei settori del SET di sua competenza. Pertanto, la valutazione dell'idoneità all'uso esamina l'intero sistema del SET in condizioni operative. Se del caso, tale valutazione può prevedere di dover provare che le applicazioni non associate al SET o i servizi che si trovano sulla stessa piattaforma hardware, o che si avvalgono di questa, non influenzano la correttezza dei calcoli dei pedaggi. Le relative informazioni di progettazione devono essere comunicate all'esattore di pedaggi e all'organismo notificato. Ove possibile, l'idoneità all'uso deve comprendere altresì la gestione delle violazioni e altre condizioni di scenario meno usuali (solidità).

La valutazione dell'idoneità all'uso deve concentrarsi in modo particolare sul monitoraggio dei parametri di performance e sul rispetto delle clausole essenziali degli accordi a livello di servizi del SET (SLA), ad es. la corretta messa in opera dei contesti di pedaggio, dei livelli di sicurezza e di protezione dei dati personali.

Un fabbricante può essere chiamato ad intervenire nella procedura di valutazione dell'idoneità all'uso a seguito di una sua iniziativa o su richiesta di un'altra parte (fornitore del SET, esattore di pedaggi, organismo notificato).

Gli esattori di pedaggi devono consentire e fornire supporto per l'esecuzione delle prove di idoneità all'uso delle procedure e delle apparecchiature di bordo dei fornitori del SET.

32

Le prove di idoneità all'uso:

- devono essere concordate tra le parti interessate, e
- ove richiesto, devono essere omologate e certificate da un organismo notificato.

Prima della valutazione dell'idoneità all'uso in un ambiente operativo reale, si consiglia di eseguire le prove di interoperabilità innanzitutto in applicazioni di riferimento convalidate di settori del SET campione. Queste prove preliminari di idoneità all'uso contribuiranno:

- a ridurre al minimo il rischio di disturbi di funzionamento di un sistema di pedaggio reale, e
- all'efficienza delle prove distribuendo in un ambiente reale soltanto campioni già provati e sviluppati.

L'articolo 5, paragrafo 1, della decisione 2009/750/CE si applica nel caso in cui le prove di idoneità all'uso mostrano che un settore del SET non è conforme alle condizioni tecniche e procedurali di interoperabilità del SET prescritte dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione stessa.

#### 4.5 Norme ed altri documenti normativi rilevanti ai fini del SET

Questa parte della guida elenca le norme e gli altri documenti normativi rilevanti ai fini della valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

---

<sup>(20)</sup> Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pagg. 1-14).

Laddove la legislazione unionale fa espresso rinvio o cita [parte(i) di] norme europee o altri documenti, l'osservanza di tali [tale(i) parte(i) di] norme o altri documenti diventa obbligatoria.

Soltanto quelle [quella(e) parte(i) di] norme e documenti che sono strettamente necessari per realizzare l'interoperabilità dei sistemi europei di telepedaggio stradale sono espressamente menzionati o citati nella legislazione europea, e quindi dalla stessa imposti. Tuttavia, ai fini del SET sono rilevanti anche una serie di altre norme e documenti, sebbene non siano menzionati nella legislazione. L'osservanza di queste norme o documenti è volontaria.

Le sezioni che seguono elencano tre gruppi di documenti:

- norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione obbligatoria;
- norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione volontaria;
- norme ed altri documenti normativi sottoposti a revisione o in corso di elaborazione e di applicazione volontaria.

A titolo di richiamo generale, i prodotti fabbricati in conformità alle norme armonizzate (si veda l'allegato 3.3.2 alla presente guida per il link alle norme armonizzate e l'allegato 9.1 per una definizione) beneficiano della presunzione di conformità ai requisiti essenziali prescritti dalla legislazione europea corrispondente.

L'allegato 7 fornisce una breve descrizione del contesto della normalizzazione europea.

L'allegato 8 fornisce una definizione comune dei termini più importanti utilizzati nell'ambito della certificazione.

## 4.5.1 Norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione obbligatoria

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi obbligatori
	Serie di dati e servizi territoriali	Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'Infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (INSPIRE) (GU L 108 del 25.4.2007, pagg. 1-14). Relative norme di attuazione: regolamento (CE) della Commissione n. 1205/2008, del 3 dicembre 2008, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metadati (GU L 326 del 4.12.2008, pagg. 12-30); decisione 2009/442/CE della Commissione, del 5 giugno 2009, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio e la rendicontazione (GU L 148 dell'11.6.2009, pagg. 18-26).
Articolo 4, paragrafo 6. Allegato III, punto 2.2.1	Protezione dei dati personali	Direttiva 2006/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, riguardante la conservazione dei dati generati o trattati nell'ambito della fornitura di servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico o di reti pubbliche di comunicazione e che modifica la direttiva 2002/58/CE (GU L 105 del 13.4.2006, pagg. 54-63).
	Protezione dei dati personali	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, pagg. 31-50).
	Protezione dei dati personali	Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pagg.1-22).
	Sicurezza dei prodotti	Direttiva 2002/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche (GU L 37 del 13.2.2003, pagg.19-23).
	Riduzione dello smaltimento dei rifiuti	Direttiva 2002/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) — Dichiarazione congiunta del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione relativa all'articolo 9 (GU L 37 del 13.2.2003, pagg. 24-39).
	Tutela della salute e della sicurezza Compatibilità elettromagnetica	Direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità (GU L 91 del 7.4.1999, pagg. 10-28).

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi obbligatori
	Tutela della salute e della sicurezza Compatibilità elettromagnetica	Direttiva 2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE. (GU L 390 del 31.12.2004, pagg. 24-37).
	Apparecchiature radio e apparecchiature terminali di telecomunicazione	Direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità (GU L 91 del 7.4.1999, pagg. 10-28).
	Sistemi di trasporto intelligenti	Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pagg. 1-13).
	Regolamento sui veicoli a motore dell'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe — Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite)	ECE R-21 — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le loro finiture interne: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html</a>
Allegato III, punto 2.1.2. Allegato VI, punto 2.1.b	Profilo applicativo per l'interoperabilità dei DSRC-EFC	EN15509:2007 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Riscossione elettronica dei pagamenti — Profilo applicativo per l'interoperabilità dei DSRC.
Allegato III, punto 2.1.2. Allegato VI, punto 2.1.b	Profilo applicativo dei DSRC (Italia)	ETSI ES 200 674-1 e i connessi rapporti tecnici sull'implementazione del protocollo.
Allegato VI, punto 2.1.c)		CEN ISO/TS24534 — Identificazione automatica dei veicoli e delle apparecchiature — Identificazione dell'immatricolazione elettronica (Electronic Registration Identification, ERI) per veicoli. Parte 3: Dati del veicolo (2008).
Allegato V	Accreditamento degli organismi preposti alla valutazione della conformità	Norme EN45000.

## 4.5.2 Norme pubblicate ed altri documenti normativi di applicazione volontaria

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi volontari
	Profilo di protezione per la sicurezza nei sistemi di riscossione elettronica dei pagamenti (EFC)	CEN ISO/TS17574:2009 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Riscossione elettronica dei pagamenti — Linee guida per i profili di protezione per la sicurezza.
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi	CEN ISO/TS17575-1 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi, parte 1: Addebito.
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi	CEN ISO/TS17575-2 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi, parte 2: Comunicazione e collegamento con i livelli inferiori.
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi	CEN ISO/TS17575-3 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi, parte 3: Dati contestuali.
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi	CEN ISO/TS17575-4 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi, parte 4: Roaming.
	Comunicazioni per il controllo di conformità di sistemi autonomi	CEN ISO/TS12813:2009 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Comunicazioni per il controllo di conformità di sistemi autonomi.
	Comunicazioni relative all'aumento della precisione per la localizzazione di sistemi autonomi	CEN ISO/TS13141 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Comunicazioni per l'aumento della precisione della localizzazione.
	Serie di prove dei DSRC	EN15876-1 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Valutazione di conformità alla norma EN15509 dell'unità di bordo e dell'apparecchiatura al suolo — Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa.
	Serie di prove dei DSRC	EN15876-2 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Valutazione di conformità alla norma EN15509 dell'unità di bordo e dell'apparecchiatura al suolo — Parte 2: Serie di prove abbreviate.
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa per DSRC	EN ISO14906:2004 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia applicativa per comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC).
	EFC — Procedimenti di prova	CEN ISO/TS14907-1:2005 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Procedimenti di prova per gli utenti e le apparecchiature fisse — Parte 1: Descrizione dei procedimenti di prova.

<b>Decisione 2009/750/CE Articoli</b>	<b>Caratteristiche</b>	<b>Norme ed altri documenti normativi volontari</b>
	EFC — Procedimenti di prova per DSRC-OBU	CEN ISO/TS14907-2:2005 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Procedimenti di prova per gli utenti e le apparecchiature fisse — Parte 2: Prova di conformità per l'interfaccia applicativa delle unità di bordo.
	Livello fisico DSRC	EN12253:2004 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Comunicazioni dedicate a corto raggio — Livello fisico con trasmissione a microonde a 5,8 GHz.
	Livello DSRC di collegamento dati	EN12795:2003 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) — Livello DSRC di collegamento dati: accesso al mezzo trasmissivo e controllo logico del collegamento.
	Livello di applicazione DSRC	EN12834:2003 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) — Livello di applicazione DSRC.
	DSRC — Profili per applicazioni RTTT	EN13372:2004 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT) — Comunicazioni dedicate a corto raggio — Profili per applicazioni RTTT.
	ERM — RTTT	ETSI ES 200 674-1 — Sistemi di Trasporto Intelligenti (STI); Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); Comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); Parte 1: Caratteristiche tecniche e procedimenti di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz.
	ERM — RTTT	ETSI EN300 674 — Compatibilità elettromagnetica e questioni relative allo spettro delle radiofrequenze (Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters, ERM). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Caratteristiche tecniche e procedimenti di prova per apparecchiature per la trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) (500 kbit/s/250 kbit/s) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz.
	ERM — RTTT	ETSI EN300 674-1 — Compatibilità elettromagnetica e questioni relative allo spettro delle radiofrequenze (ERM) — Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT) — Apparecchiature per la trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) (500 kbit/s/250 kbit/s) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz. Parte 1: Caratteristiche generali e procedimenti di prova per unità al suolo (RSU) e unità di bordo (OBU).

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi volontari
	ERM — RTTT	<p>ETSI EN300 674-2 — Compatibilità elettromagnetica e questioni relative allo spettro delle radiofrequenze (ERM) — Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT) — Apparecchiature per la trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) (500 kbit/s/250 kbit/s) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz. Parte 2: Norma armonizzata EN per l'unità al suolo ai sensi dell'articolo 3.2 della direttiva R&amp;TTE (sulle apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione).</p> <p>Sottoparte 1: Requisiti prescritti per l'Unità al suolo (RSU). Sottoparte 2: Requisiti prescritti per l'Unità di bordo (OBU).</p>
	ERM — RTTT	<p>ETSI TS102 486-1-1 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT).</p>
	ERM — RTTT	<p>ETSI TS102 486-1-2 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Specifiche di prova per le apparecchiature di trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); Parte 1: Livello DSRC di collegamento dati: Accesso al mezzo trasmissivo e controllo logico del collegamento; sottoparte 2: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&amp;TP).</p>
	ERM — RTTT	<p>ETSI TS102 486-1-3 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Specifiche di prova per le apparecchiature di trasmissione comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); parte 1: Livello DSRC di collegamento dati: accesso al mezzo trasmissivo e controllo logico del collegamento; sottoparte 3: Serie di prove abbreviate [Abstract Test Suite (ATS)] e informazioni complementari sull'implementazione di un protocollo destinate alle prove (Protocol implementation extra information for testing — PIXIT).</p>
	ERM — RTTT	<p>ETSI TS102 486-2-1 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Specifiche di prova per le apparecchiature di trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); parte 2: Livello di applicazione DSRC; sottoparte 1: Specifica proforma della Dichiarazione di conformità dell'implementazione del protocollo (Protocol Implementation Conformance Statement, PICS).</p>

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi volontari
	ERM — RTTT	ETSI TS102 486-2-2 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Specifiche di prova per le apparecchiature di trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); parte 2: Livello di applicazione DSRC; sottoparte 2: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&TP).
	ERM — RTTT	ETSI TS102 486-2-3 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI). Telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT). Specifiche di prova per le apparecchiature di trasmissione di comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC); parte 2: Livello di applicazione DSRC; sottoparte 3: Serie di prove abbreviate [Abstract Test Suite (ATS)] e informazioni complementari sull'implementazione di un protocollo destinate alle prove (Protocol implementation extra information for testing — PIXIT).
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-1-1 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 1: Livello DSRC di collegamento dati; sottoparte 1: Specifica proforma della Dichiarazione di conformità dell'implementazione del protocollo [Protocol Implementation Conformance Statement (PICS)].
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-1-2 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 1: Livello DSRC di collegamento dati; sottoparte 2: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&TP).
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-1-3 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 1: Livello DSRC di collegamento dati; sottoparte 3: Serie di prove abbreviate [Abstract Test Suite (ATS)] e informazioni complementari sull'implementazione di un protocollo destinate alle prove (Protocol implementation extra information for testing — PIXIT).

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme ed altri documenti normativi volontari
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-2-1 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 2: Livello di applicazione — elementi comuni delle applicazioni di servizio; sottoparte 1: Specifica proforma della Dichiarazione di conformità dell'implementazione del protocollo [Protocol Implementation Conformance Statement (PICS)].
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-2-2 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 2: Livello di applicazione — elementi comuni delle applicazioni di servizio; sottoparte 2: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&TP).
	Specifiche relative alle prove di conformità per il Sistema DSRC italiano	ETSI TS102 708-2-3 — Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); telematica per il traffico e il trasporto su strada (RTTT); specifiche di prova per apparecchiature di trasmissione dati ad alta velocità (HDR) che funzionano sulla banda ISM (riservata alle applicazioni radio per uso industriale, scientifico e medico) di 5,8 GHz; parte 2: Livello di applicazione — elementi comuni delle applicazioni di servizio; sottoparte 3: Serie di prove abbreviate [Abstract Test Suite (ATS)] e informazioni complementari sull'implementazione di un protocollo destinate alle prove (Protocol implementation extra information for testing — PIXIT).
	Definizione dell'interfaccia dei modelli di trasferimento dei dati tra la RSE e la carta a circuiti integrati (ICC)	CEN ISO/TS25110:2008 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Definizione dell'interfaccia per la contabilità di bordo utilizzando una carta a circuiti integrati (ICC).
	Dichiarazione europea di principi in materia di interfaccia uomo-macchina	Raccomandazione 2007/78/CE della Commissione, del 22 dicembre 2006, relativa ai sistemi sicuri ed efficienti di informazione e comunicazione di bordo: aggiornamento dei principi europei in materia di interfaccia uomo-macchina (GU L 32 del 6.2.2007, pagg. 200-241).
	Installazione dell'apparecchiatura di bordo (OBE)	CEN/TR15762:2008 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Garanzia del corretto funzionamento delle apparecchiature EFC installate dietro il parabrezza metallizzato.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	CEN ISO14816:2005 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Identificazione automatica dei veicoli e delle apparecchiature — Numerazione e struttura dati.

<b>Decisione 2009/750/CE Articoli</b>	<b>Caratteristiche</b>	<b>Norme ed altri documenti normativi volontari</b>
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	ENV14062:2001 — Sistemi per carte di identificazione — Applicazioni per il trasporto di superficie — Riscossione elettronica dei pagamenti. Parte 1: Caratteristiche fisiche, segnali elettronici e protocolli di trasmissione. Parte 2: Requisiti relativi ai messaggi.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti EFC	ISO/IEC15408-1:2005 — Tecnologia dell'informazione — Tecniche di sicurezza — Criteri di valutazione per la sicurezza informatica — Parte 1: Introduzione e modello generale.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	ISO/IEC15408-2:2005 — Tecnologia dell'informazione — Tecniche di sicurezza — Criteri di valutazione per la sicurezza informatica — Parte 2: Requisiti di sicurezza funzionale.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	ISO/IEC15408-3:2005 — Tecnologia dell'informazione — Tecniche di sicurezza — Criteri di valutazione per la sicurezza informatica — Parte 3: Requisiti relativi al controllo di sicurezza.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	EN ISO9000:2005 — Sistemi di gestione per la qualità — Fondamenti e vocabolario.
Articolo 3, lettera a)	Requisiti prescritti ai fornitori del SET	EN ISO9001:2008 — Sistemi di gestione per la qualità — Requisiti.
	Relativo alla riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	EN ISO9004:2000 — Sistemi di gestione per la qualità — Linee guida per realizzare miglioramenti di performance.
		ISO17572-3:2008: Sistemi intelligenti di trasporto (ITS) — Funzione di consultazione dei luoghi per database geografici.
		ETSI TR 102 893 V1.1.1: Sistemi intelligenti di trasporto (ITS); sicurezza: analisi delle minacce, della vulnerabilità e dei rischi; (TVRA).
		EN ISO19115:2005 — Informazioni geografiche — Metadati.
		EN ISO19119:2006 — Informazioni geografiche — Servizi.
		ETSI EN 302 665 Sistemi di trasporto intelligenti (STI); Architetture di comunicazioni

Nota: Ai dispositivi e ai sistemi dotati di una funzione di misura di cui agli allegati della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa agli strumenti di misura (GU L 135 del 30.4.2004, pagg. 1-80) si applicano le disposizioni della medesima direttiva. L'allegato MI-007 di tale direttiva fornisce i requisiti particolari prescritti per i tassametri; i requisiti prescritti riguardo alla percentuale massima di errore consentita per alcuni parametri di performance dei tassametri potrebbero essere di interesse per le apparecchiature di bordo del SET.

## 4.5.3 Norme ed altri documenti normativi sottoposti a revisione o in corso di elaborazione

Decisione 2009/750/CE Articoli	Caratteristiche	Norme o altri documenti normativi sottoposti a revisione o in corso di elaborazione
	EFC — Architettura di sistema (attualmente sottoposta a revisione)	prEN17573 — Telematica per il traffico e il trasporto su strada — Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Architettura di sistema per i servizi di trasporto relativi ai veicoli.
	Scambio di informazioni tra i ruoli nei sistemi di riscossione elettronica dei pagamenti — EFC	prEN ISO12855 — Riscossione elettronica dei pagamenti — Scambio di informazioni tra i fornitori del servizio e gli esattori di pedaggi.
	Modello concettuale e logico di dati per database geografici	prEN ISO14825 — Archivi di dati geografici — GDF5.0.
	Norma relativa alle prove per TS17575-1	prCEN ISO/TS16407-1 Riscossione elettronica dei pagamenti — Valutazione di conformità dell'apparecchiatura alla norma CEN ISO/TS17575-1 Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa.
	Norma relativa alle prove per TS17575-1	prCEN ISO/TS16407-2 Riscossione elettronica dei pagamenti — Valutazione di conformità dell'apparecchiatura alla norma CEN ISO/TS17575-1 Parte 2: Serie di prove abbreviate (ATS).
	Norma relativa alle prove per TS17575-2	prCEN TS XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature alla norma 17575-2 : Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&TP); Parte 2: Serie di prove abbreviate (ATS).
	Norma relativa alle prove per TS17575-3	prCEN ISO/TS16410-1 — Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature alla norma 17575-3 Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa.
	Norma relativa alle prove per TS17575-3	prCEN ISO/TS16410-2 — Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature alla norma 17575-3 — Parte 2: Serie di prove abbreviate (ATS).
	Norma relativa alle prove per TS17575-4	prCEN TS XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature alla norma 17575-4: parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa (TSS&TP); parte 2: Serie di prove abbreviate (ATS).
	EFC — Definizione dell'interfaccia applicativa per DSRC (attualmente sottoposta a revisione)	prEN ISO 14906; Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Definizione dell'interfaccia applicativa per DSRC.

<b>Decisione 2009/750/CE Articoli</b>	<b>Caratteristiche</b>	<b>Norme o altri documenti normativi sottoposti a revisione o in corso di elaborazione</b>
	EFC — Procedimenti di prova (attualmente sottoposta a revisione)	prCEN ISO/TS14907 EFC — Procedimenti di prova per gli utenti e le apparecchiature fisse. Parte 1: Descrizione dei procedimenti di prova. Parte 2: Prova di conformità per l'interfaccia applicativa delle unità di bordo.
	Rapporto sui requisiti prescritti per sistemi urbani	prCEN TR16040 Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Requisiti prescritti per i sistemi DSRC urbani.
	Rapporto sulla personalizzazione e prima installazione dell'apparecchiatura di bordo	prTR XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Personalizzazione e prima installazione dell'apparecchiatura di bordo.
	Quadro dei profili applicativi per l'interoperabilità di sistemi EFC autonomi	prCEN TS XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Profili applicativi per l'interoperabilità (IAP) di sistemi EFC basati sulla tecnologia GNSS/CN.
	Norma relativa alle prove per TS12813	prCEN ISO/TS13143-1 Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e al suolo alla norma CEN ISO/TS12813 — Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa («Prova delle comunicazioni di controllo di conformità — CCC — parte 1»).
	Norma relativa alle prove per TS12813	prCEN ISO/TS13143-2 Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e al suolo alla norma CEN ISO/TS12813 — Parte 2: Serie di prove abbreviate («Prova delle comunicazioni di controllo di conformità — CCC — parte 2»).
	Norma relativa alle prove per TS13141	prCEN ISO/TS13140-1 Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e al suolo alla norma CEN ISO/TS13141 — Parte 1: Struttura della serie di prove e scopi della stessa («Prova del collegamento del controllo all'accesso — LAC [Link access control testing] — parte 1»).
	Norma relativa alle prove per TS13141	prCEN ISO/TS13140-2 Riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) — Valutazione della conformità delle apparecchiature di bordo e al suolo alla norma CEN ISO/TS13141 — Parte 2: Serie di prove abbreviate («Prova del collegamento del controllo all'accesso — LAC — parte 2»).
	Rapporto sui servizi a valore aggiunto dei sistemi EFC	prTR XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti — Servizi a valore aggiunto basati su apparecchiature di bordo EFC.
	Rapporto sui requisiti prescritti riguardo ai sistemi di prepagamento	prTR XXXXX; Riscossione elettronica dei pagamenti — Requisiti prescritti riguardo ai sistemi di prepagamento.

## 5. RAPPORTO TRA GLI ESATTORI DI PEDAGGI E I FORNITORI DEL SET

### 5.1 Principi

I fornitori del SET hanno il diritto di avviare negoziati contrattuali con ciascun esattore di pedaggi che gestisce un settore del SET per fornire tale servizio ed eventuali altri servizi.

Al SET, così come ad ogni altra attività economica, si applicano i principi generali del mercato unico europeo. Il quadro normativo relativo al rapporto tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET è, pertanto, costituito dal contesto legale generale e dai requisiti prescritti dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE.

Il rapporto tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET sarà regolato da contratti bilaterali. Si potranno definire altri rapporti contrattuali di natura multilaterale, per esempio nell'ambito delle associazioni di categoria. La direttiva 2004/52/CE e la decisione 2009/750/CE stabiliscono i diritti e gli obblighi per i fornitori del SET, gli esattori di pedaggi e gli utenti del SET.

La legislazione europea si propone, in primo luogo, di garantire la creazione di rapporti tra le parti interessate basati sulla correttezza e sulla parità di trattamento. Accanto alle regole generali disciplinanti l'accesso dei fornitori del SET ad un settore dello stesso, che sono comuni a tutti i fornitori di servizi, si ammette l'inserimento di condizioni commerciali specifiche da concordarsi bilateralmente tra l'esattore di pedaggi e un fornitore del SET. L'allegato I, punto 2, della decisione 2009/750/CE richiede che le condizioni fissate dagli esattori di pedaggi siano non discriminatorie. Gli organismi di conciliazione nazionali sono specificamente incaricati di esaminare se i rapporti tra un esattore di pedaggi e i diversi fornitori del SET sono non discriminatori e rispecchiano correttamente i costi e i rischi delle parti contrattuali <sup>(21)</sup>. Fatto salvo quanto previsto dalle leggi nazionali, in linea generale un organismo di conciliazione interviene su richiesta di un esattore di pedaggi e/o un fornitore del SET.

### 5.2 Requisiti

I fornitori del SET devono essere registrati in uno Stato membro in cui sono stabiliti. La loro registrazione è soggetta al soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 3 della decisione 2009/750/CE. Un fornitore del SET ha il diritto di eseguire la procedura di valutazione dell'idoneità all'uso, descritta nel capitolo 4.4 della presente guida, per i propri componenti di interoperabilità e processi.

L'accettazione operativa di un fornitore del SET in un settore dello stesso è subordinata alla conclusione di un contratto tra detto fornitore e l'esattore di pedaggi. Alcune disposizioni contrattuali relative alle condizioni commerciali possono essere oggetto di negoziati bilaterali e possono variare in base alle condizioni particolari del fornitore del SET. In ogni caso, occorre rispettare il principio della parità di trattamento di tutti i fornitori del SET per quanto riguarda l'accesso; ciò implica che le eventuali varianti apportate alle condizioni contrattuali non devono determinare effetti distorsivi della concorrenza tra i fornitori del SET.

Per realizzare l'interoperabilità delle rispettive apparecchiature e dei rispettivi processi, gli esattori di pedaggi e i fornitori del SET devono cooperare tra loro. Tale cooperazione include, a mero titolo esemplificativo ma non esaustivo, l'area delle prove generali del sistema del SET (comprese le prove end-to-end) che non è possibile effettuare senza la partecipazione di entrambe le parti, l'esattore di pedaggi e il fornitore del SET. Gli esattori di pedaggi devono garantire la conformità dell'infrastruttura presente nei settori del SET di rispettiva competenza e dei rispettivi processi di riscossione dei pedaggi alle condizioni previste dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE; conformità che deve essere sottoposta a valutazione prima che i fornitori del SET effettuino le prove di idoneità all'uso su tali settori.

I fornitori del SET, per parte loro, sono responsabili dei propri sistemi di back-office e delle apparecchiature di bordo per il SET, compreso il proxy (si veda l'architettura RCI — Road Charging Interoperability — Interoperabilità dell'addebito dei pedaggi stradali), se del caso. Devono fornire supporto agli esattori di pedaggi nello svolgimento delle attività di controllo. Inoltre, un fornitore del

<sup>(21)</sup> Sulla base, per esempio, dei costi sostenuti dall'esattore di pedaggi per i suoi clienti locali, dei costi dell'apparecchiatura di bordo, dei costi delle comunicazioni cellulari tramite sistemi GNSS, del costo del recupero crediti e del pagamento della polizza assicurativa contro i rischi ecc.

SET ha l'obbligo di pagare agli esattori i pedaggi relativi ad un account utente da lui gestito. Questi possono anche includere i casi comprovati di mancata dichiarazione del pedaggio a causa di un'azione/situazione che impedisce la determinazione dei dati corretti necessari al suo calcolo. Il fornitore del SET può liberarsi da questa responsabilità comunicando all'esattore di pedaggi, secondo termini concordati, le apparecchiature di bordo di sua appartenenza che non sono valide (lista nera). Il fornitore del SET non deve essere ritenuto responsabile di ulteriori pedaggi dovuti per l'uso di tali apparecchiature di bordo non valide. Gli esattori di pedaggi, i fornitori del SET e gli utenti del SET sono tenuti a predisporre dei meccanismi di non ripudio per evitare qualsiasi controversia tra di loro.

## 5.3 Dichiarazione di settore del SET

### 5.3.1 Premessa

Un importante compito dell'esattore di pedaggi con riferimento al suo rapporto con i fornitori del SET è quello di pubblicare regole di accesso corrette e non discriminatorie. Gli esattori di pedaggi elaborano e gestiscono una dichiarazione relativa ai settori del SET, che descrive le condizioni generali per l'accesso da parte dei fornitori del SET ai settori sottoposti a pedaggio di propria competenza e costituisce la base della sua politica contrattuale (si veda l'articolo 5, paragrafo 2 e l'allegato I della decisione 2009/750/CE, e il punto 2.2.2.2 della presente guida).

Le dichiarazioni di settore del SET hanno due obiettivi di portata generale:

- fornire dati specifici sufficienti affinché un fornitore del SET possa offrire tale servizio rispettando le regole operative dell'esattore di pedaggi, e
- fornire chiarimenti sufficienti a convincere l'organismo di conciliazione nazionale competente che le condizioni contrattuali e gli accordi commerciali offerti ai fornitori del SET sono corretti e ragionevoli. L'organismo di conciliazione ha il diritto di chiedere maggiori informazioni.

Gli esattori di pedaggi sono tenuti a rendere le loro dichiarazioni di settore SET facilmente accessibili per via elettronica da parte dei fornitori del SET, ad esempio utilizzando le tecnologie di Internet.

Ciascuno Stato membro tiene un registro dei settori del SET presenti nel proprio territorio, contenente le informazioni riguardanti le dichiarazioni relative ai settori del SET. Gli Stati membri devono adottare le misure opportune ad evitare problemi derivanti da contrasti tra le diverse fonti di informazione.

Per tenere conto di eventuali caratteristiche specifiche dei fornitori del SET che possano giustificare condizioni contrattuali particolari, la dichiarazione relativa ai settori del SET contiene una sezione dedicata alle condizioni commerciali tra l'esattore di pedaggi e un fornitore del SET che possono essere oggetto di negoziati bilaterali.

L'esatta forma di una dichiarazione relativa ai settori del SET dipende dallo Stato membro e/o dagli esattori di pedaggi. Sulla base dello schema riportato nell'allegato I della decisione 2009/750/CE, la struttura della dichiarazione relativa ai settori del SET <sup>(22)</sup> potrebbe accogliere i suggerimenti esposti nel presente capitolo.

È nell'interesse dell'esattore di pedaggi definire i rispettivi dati contestuali di pedaggio nel modo più preciso e meno vago possibile, con particolare riferimento alla descrizione del settore sottoposto a pedaggio in sistemi autonomi, per evitare che i diversi fornitori del SET mettano in opera sistemi di rilevamento e segnalazione dei pedaggi differenti dai quali possano sorgere controversie. Si consiglia di guardare anche alle dichiarazioni di settore del SET degli altri esattori di pedaggi e degli altri Stati membri come ad una fonte di migliori pratiche. Si può prendere in considerazione l'applicazione della norma ISO prTS17575-3 (definizione dell'interfaccia applicativa di sistemi autonomi — Parte 3: Dati contestuali).

---

<sup>(22)</sup> Si veda anche CESARE IV, Documento da fornire D3.1 — Piano di attuazione relativo alla gestione dell'interoperabilità, Allegato 2: Schema della dichiarazione dei settori sottoposti a pedaggio del SET.

### 5.3.2 Lingua

Generalmente la dichiarazione relativa ai settori del SET sarà con ogni probabilità scritta nella lingua dei contratti stipulati tra un esattore di pedaggi e i fornitori del SET.

Una traduzione certificata della dichiarazione relativa ai settori del SET in una o più delle lingue europee maggiormente utilizzate aiuterà ad evitare fraintendimenti con i fornitori del SET di madrelingua diversa.

### 5.3.3 Aspetti legali

È necessario adottare precauzioni per evitare che sorgano controversie riguardo alle dichiarazioni relative ai settori del SET. Per esempio,

- la paternità e la responsabilità di una dichiarazione relativa ai settori del SET devono poter essere imputate in modo incontestabile;
- ove pertinente, i periodi di validità di alcune clausole o parametri devono essere chiari. Occorre prestare attenzione ad evitare interruzioni tra i periodi di validità;
- occorre poter dimostrare che un fornitore del SET ha avuto sempre accesso alla dichiarazione relativa ai settori del SET.

### 5.3.4 Contenuto

La presente sezione propone quale dovrebbe essere il contenuto di una dichiarazione relativa ai settori del SET. Gli Stati membri e/o gli esattori di pedaggi possono adattare tale contenuto alla loro situazione particolare e alle loro esigenze specifiche. L'elenco è soggetto a variazioni man mano che il servizio si svilupperà.

46

1. Condizioni applicabili a tutti i fornitori del SET [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 2, da lettera a) a lettera d)].
  - 1.1 Elementi tecnici
    - 1.1.1 Politica relativa alle transazioni di pedaggio (ad es. descrizione della tecnologia e delle procedure utilizzate)
      - Dati contestuali di pedaggio (inclusi i riferimenti ai dati pertinenti) [decisione 2009/750/CE, articolo 2, paragrafo I, articolo 6 e allegato II]:
        - i parametri di autorizzazione, quali le chiavi di autenticazione o altre eventuali misure di sicurezza;
        - la definizione del settore del SET, in particolare la sua estensione geografica e l'infrastruttura sottoposta a pedaggio. La definizione deve applicare le norme pertinenti e, ove applicabile, deve essere conforme alla direttiva INSPIRE <sup>(23)</sup>. Altre possibilità sono rappresentate dalle descrizioni realizzate con mappe, con un linguaggio semplice e chiaro, da un istituto di valutazione nazionale, indicando le coordinate geografiche dei confini, applicando le tecnologie cartografiche digitali maggiormente utilizzate (ad es. Openstreetmap.org) <sup>(24)</sup>;
        - il carattere del pedaggio e i principi di riscossione (tassa/tariffa, evento di pedaggio [pedaggio d'ingresso, diritto d'uso...], parametri tariffari (tempo/ distanza/luogo/altri criteri);
        - i veicoli soggetti a/esenti dal pedaggio;

<sup>(23)</sup> Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (GU L 108 del 25.4.2007, pagg. 1-14). (Si veda l'allegato 3 alla presente guida per il link al portale INSPIRE).

<sup>(24)</sup> Per garantire ai fornitori del SET condizioni di accesso non discriminatorie, un esattore di pedaggi deve fornire gli stessi dati specifici di cui egli stesso dispone per il proprio sistema.

- i parametri di classificazione dei veicoli (decisione 2009/750/CE, allegato VI) [come ad es. numero di assi, massimo peso ammesso (del rimorchio), tipo di sospensioni, categorie di emissione ecc.] con la loro corrispondenza nella struttura tariffaria dell'esattore di pedaggi;
- le procedure di aggiornamento;
- il formato e il contenuto delle dichiarazioni di pedaggio e delle transazioni di pedaggio [decisione 2009/750/CE, articolo 2, lettere m) e p); progetto di norma prEN ISO12855]. Per i sistemi basati sulla tecnologia DSRC si veda anche la norma EN15509. Per i sistemi basati sulla tecnologia GNSS, le norme sono in corso di elaborazione (si veda il punto 4.4.1.3). Occorre garantire l'affidabilità delle dichiarazioni di pedaggio effettuate agli esattori di pedaggi.
- Le liste nere (decisione 2009/750/CE, articolo 4, paragrafo 6; formato e contenuto, frequenza degli aggiornamenti, liberazione dall'obbligo di pagamento, meccanismi di non ripudio).

1.1.2 Procedure e accordi a livello di servizi [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 2, lettera b)]:

- requisiti tecnici e procedurali per l'interoperabilità quali ad esempio: protocolli per lo scambio dei dati con un fornitore del SET, configurazioni di sicurezza (ad es. certificati per chiavi crittografiche pubbliche) ecc.;
- scadenze e periodicità delle comunicazioni dei dati delle dichiarazioni di pedaggio;
- percentuale accettabile di pedaggi mancati o errati e procedure di monitoraggio; legame con il compenso/la sanzione;
- descrizione della politica e delle procedure di controllo;
- precisione dei dati delle dichiarazioni di pedaggio e procedure di monitoraggio <sup>(25)</sup>; percentuale di accessibilità del sistema e procedura di monitoraggio;
- altri indicatori chiave di performance e procedura di monitoraggio [ad es. performance dei sistemi di comunicazione DSRC dell'apparecchiatura di bordo (per la riscossione dei pedaggi nei sistemi DSRC a flusso libero, per le attività di controllo nei sistemi autonomi...) e l'affidabilità operativa, la qualità dei dati relativi ai pedaggi...];
- ove applicabile, le modalità di fornitura dei segnali per richiedere un aumento della precisione;
- procedure e modalità di valutazione della compatibilità delle apparecchiature dei fornitori del SET (in particolare le procedure di idoneità all'uso ed ogni altra procedura di prova necessaria per valutare il corretto funzionamento dell'apparecchiatura del fornitore del SET in un contesto operativo <sup>(26)</sup>);
- ogni altra area di cooperazione obbligatoria.

---

<sup>(25)</sup> Ai dispositivi e ai sistemi dotati di una funzione di misura definita negli allegati della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa agli strumenti di misura (GU L 135 del 30.4.2004, pagg. 1-80) si applicano le disposizioni della medesima direttiva. L'allegato MI-007 di tale direttiva riporta i requisiti particolari prescritti per i tassametri; i requisiti prescritti riguardo alla percentuale massima di errore consentita per alcuni parametri di performance dei tassametri potrebbero essere di interesse per le apparecchiature di bordo del SET.

<sup>(26)</sup> Il gruppo di coordinamento SET-ON ha la facoltà di elaborare una proposta di un quadro comune europeo per disciplinare la valutazione dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

## 1.2 Elementi economici

1.2.1 Tariffe e compensi fissi.

1.2.2 Garanzia contro l'inadempimento del fornitore del SET [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 1]: ad es. fideiussione bancaria o altri strumenti analoghi, monitoraggio, adeguamento nel tempo.

1.2.3 Politica di fatturazione [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 2, lettera c]: ad es. periodicità delle fatture, formato e contenuto, lingua, dati relativi ai prezzi.

1.2.4 Politica di pagamento [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 2, lettera d]: ad es. data di scadenza, valuta, penali per ritardi nei pagamenti/premi per pagamenti anticipati, calcolo e liquidazione degli interessi.

Si può anche considerare:

- la condivisione delle responsabilità e dei costi (ad es. condivisione dei costi relativi ai procedimenti di prova ecc.);
- modalità di gestione delle modifiche richieste da una delle parti (tempistica, procedure di accettazione, ripartizioni dei costi ecc.).

2. Condizioni negoziabili tra l'esattore di pedaggi e un fornitore del SET [decisione 2009/750/CE, allegato I, punto 2, lettera e):

2.1 Condizioni commerciali, ad es. tariffe e compensi variabili (elementi variabili: numero dei clienti e/o delle transazioni, uso dell'infrastruttura ecc.), modalità degradate, data di scadenza, indicizzazione, periodicità della revisione del contratto, condizione di risoluzione dello stesso...]

2.2 I requisiti prescritti in materia di livelli di servizio e procedure di monitoraggio; l'impatto sul compenso.

48

## 5.4 Composizione delle controversie

Le controversie relative al SET che possono sorgere tra un esattore di pedaggi e un fornitore di tale servizio nel corso dei loro negoziati contrattuali o del loro rapporto operativo devono essere deferite all'organismo di conciliazione o, per qualsiasi tipo di controversia, al foro competente.

# 6. FORNITURA DEL SERVIZIO

## 6.1 Responsabilità

### Commissione europea

La Commissione europea è responsabile in via principale della predisposizione e della gestione del quadro normativo generale relativo all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e al SET. Questa sua responsabilità include la facoltà di apportare a tale quadro tutte le modifiche che dovessero rendersi necessarie, per esempio il suo adeguamento al progresso tecnico e agli sviluppi del processo di normalizzazione, per garantire l'attuazione e la gestione efficienti del SET ecc. Il ruolo diretto della Commissione europea nell'ambito della gestione del SET riguarderà principalmente la vigilanza sul mercato del SET a livello europeo.

## Stati membri

Gli Stati membri devono mettere in atto condizioni nazionali che consentano la distribuzione e la gestione del SET.

In particolare, gli Stati membri con almeno un settore del SET hanno l'obbligo:

- di prevedere, fatto salvo il rispettivo corpus legislativo, la possibilità di procedure di conciliazione efficienti tra gli esattori di pedaggi rientranti sotto la loro competenza e i fornitori del SET in relazioni a questioni relative a tale servizio;
- tenere registri dei settori del SET presenti sul loro territorio e dei fornitori di servizi che hanno accettato di registrarsi come fornitori del SET in conformità all'articolo 19 e all'articolo 3 della decisione 2009/750/CE.

## Esattori di pedaggi

Il principio fondamentale su cui si basa il SET è che gli esattori di pedaggi avranno l'obbligo di accettare, nei settori del SET di rispettiva competenza, i veicoli dotati dell'apparecchiatura specifica per tale servizio e riscuotere i pedaggi dovuti da quei veicoli per l'uso dell'infrastruttura da loro gestita tramite i fornitori del SET con i quali essi hanno un contratto, se questi ultimi rispettano la loro dichiarazione relativa ai settori del SET.

## Fornitori del SET

I fornitori del SET hanno l'obbligo di ottenere la registrazione come tali in uno Stato membro in cui sono stabiliti e di convalidare l'idoneità all'uso dei rispettivi processi e apparecchiature presso gli esattori di pedaggi competenti per un particolare settore del SET.

I fornitori del SET devono essere chiari riguardo alla loro politica contrattuale nei confronti degli utenti del SET.

## Utenti del SET

Si veda il punto 2.2.2.4 della presente guida.

## 6.2 Violazione dei pedaggi e attività di controllo

### 6.2.1 Violazione dei pedaggi

Si ha violazione nel caso di mancato pagamento o mancata dichiarazione del pedaggio a causa di un'azione/situazione che impedisce la determinazione dei dati corretti necessari al suo calcolo. Tale azione/situazione può derivare dall'inadempimento degli obblighi esistenti in capo ad un utente secondo il regime di pedaggio in cui egli circola e/o conformemente al contratto da lui stipulato con un fornitore di servizi relativamente al funzionamento dell'apparecchiatura di bordo.

A fini essenzialmente pratici, gli esattori di pedaggi rileveranno come violazioni dei pedaggi anche quelle situazioni determinate da cause accidentali, quali ad es. l'improvviso e imprevedibile malfunzionamento dell'apparecchiatura di bordo. Per evitare che una violazione eventualmente dovuta a cause accidentali dia luogo all'avvio di attività di controllo e sanzione, l'esattore di pedaggi deve offrire metodi alternativi di pagamento, come i pagamenti retroattivi o manuali.

### 6.2.2 Attività di controllo

Nell'ambito delle attività di controllo rientrano il rilevamento, il perseguimento e la denuncia delle violazioni dei pedaggi. Il controllo sembra funzionare in modo più efficace tramite i sistemi nazionali.

La presente guida esamina i problemi di responsabilità che sorgono tra un esattore di pedaggi e un fornitore del SET in caso di trasgressione compiuta da un veicolo coperto da un valido contratto di SET. Le autorità di controllo devono essere in grado di determinare se la trasgressione è compiuta da un «veicolo SET», quindi coperto dalla garanzia di pagamento del fornitore del SET competente (si veda l'articolo 7, paragrafo 2, della decisione 2009/750/CE). L'allegato II della decisione 2009/750/CE prevede una connessione diretta tra l'apparecchiatura di bordo SET e l'apparecchiatura fissa o mobile al suolo destinata alle transazioni di controllo della conformità in tempo reale.

### 6.2.3 Controllo transfrontaliero <sup>(27)</sup>

Le considerazioni che seguono dimostrano che i meccanismi di controllo transfrontaliero (meccanismi di esecuzione) non possono essere inclusi negli accordi relativi al SET; farlo andrebbe al di là dell'ambito di applicazione della direttiva 2004/52/CE.

L'impossibilità per le autorità preposte all'applicazione della legge di fermare un veicolo immatricolato in un altro paese che commette violazioni, che si tratti di violazione dei pedaggi, trasgressione dei limiti di velocità o di qualsiasi altro tipo di infrazione, solleva dei problemi riguardo all'adozione di sanzioni nei confronti di tali veicoli. In generale, le sanzioni possono essere applicate soltanto identificando il veicolo tramite la targa e identificando il titolare attraverso il pubblico registro automobilistico del paese di origine.

La misura in cui è possibile ottenere queste informazioni varia da Stato membro a Stato membro. In alcuni Stati membri le autorità preposte al pubblico registro automobilistico sono relativamente disponibili a fornire informazioni; in altri vi sono notevoli difficoltà legali per ottenere tali informazioni e soprattutto per trasmetterle a entità straniere, in particolare se queste ultime sono entità private.

Nel caso di infrazioni connesse alla riscossione dei pedaggi la questione è ancora più complicata dal fatto che la natura della trasgressione può essere sia civile che penale, a seconda dello status giuridico del pedaggio previsto a livello nazionale. Per esempio, se l'obbligo di pagare il pedaggio si basa direttamente su una legge, come in Austria, o se la tariffa è una tassa, la sanzione rientra probabilmente nel diritto pubblico, mentre se il pedaggio si basa sul diritto privato il risarcimento è probabilmente di natura civile, come in Spagna. Ciò implica la possibilità dell'insorgenza di problemi di compatibilità tra i diritti convenzionali esistenti e la creazione di regimi di controllo.

L'esistenza di un regime di controllo transfrontaliero è importante per gli esattori di pedaggi ai fini dell'attuazione di sistemi a flusso libero, considerando le potenziali difficoltà di recupero dei pedaggi dovuti in mancanza di un tale meccanismo. Per l'esattore di pedaggi potrebbe quindi essere preferibile il mantenimento di barriere <sup>(28)</sup> anziché un rafforzamento dei sistemi di controllo, ad esempio attraverso apparecchiature supplementari di controllo al suolo. Per i settori più brevi sottoposti a pedaggio (ponti/gallerie) si potrebbe prevedere la possibilità di agire contro le trasgressioni all'interno della relativa rete per evitare costi extra e/o l'evasione dei pedaggi.

---

<sup>(27)</sup> Si vedano:

- la convenzione di Prüm (Schengen III) tra Belgio, Germania, Spagna, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Austria;
- la decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera e la decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI;
- la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pagg. 16-30).

<sup>(28)</sup> In linea di principio, i controlli eseguiti nel campo del trasporto su strada tra gli Stati membri non hanno più la natura di controlli alla frontiera, ma fanno soltanto parte delle normali procedure di controllo applicate in maniera non discriminatoria in tutto il territorio di uno Stato membro [si veda il regolamento (CEE) n. 4060/89 del Consiglio del 21 dicembre 1989].

## ALLEGATO 1: RIFERIMENTI AI PROVVEDIMENTI NAZIONALI DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2004/52/CE

Stato membro (Ordine protocollare)	Riferimento
<b>BE</b>	<p>Atto: Loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, p. 76063.</p> <p>Wet van 21 december 2006 houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, bl. 76063.</p> <p>Moniteur Belge/Belgisch Staatsblad, Ed. 6, del 29.12.2006, pag. 76063.</p>
<b>BG</b>	<p>Atto: Ordinanza n. 1 del 4.4.2007 concernente i requisiti di sicurezza minimi per le gallerie situate sulle strade confluenti nella Rete Stradale Transeuropea nel territorio della Repubblica di Bulgaria e i requisiti relativi alla riscossione elettronica dei pedaggi nel territorio della Repubblica di Bulgaria.</p> <p>Gazzetta ufficiale bulgara n. 58 del 17.7.2007.</p>
<b>CZ</b>	<p>Atto: Zákon č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.</p> <p>Gazzetta ufficiale: Sbirka Zakonu CR del 15.3.2006.</p>
<b>DK</b>	<p>Atto: Bekendtgørelse nr. 725 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.</p> <p>Gazzetta ufficiale: Lovtidende A 2008 dell'8.7.2008; entrata in vigore: 9.7.2008.</p>
<b>DE</b>	<p>Atto: Gesetz über den Betrieb elektronischer Mautsysteme (Mautsystemgesetz)</p> <p>Gazzetta ufficiale: Bundesgesetzblatt Teil 1 (BGB 1) del 22.12.2005, pag. 3692.</p>
<b>EE</b>	<p>Atto: seaduse parandus, RTI, 07.12.2007, 63, 398.</p> <p>Gazzetta ufficiale: Elektrooniline Riigi Teataja, RTI, del 7.12.2007, 63, 398.</p>
<b>IE</b>	<p>Atti legislativi S.I. n. 757 OF 2005; regolamento delle Comunità europee (Interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale), 2005.</p> <p>Gazzetta ufficiale: Iris Oifigiúil, del 16.12.2005.</p>
<b>EL</b>	<p>Atto: Προεδρικό Διάταγμα, 177</p> <p>Gazzetta ufficiale: Efimeris Tis Kyvernisseos (FEK)(Tefchos A), 216, dell'11.9.2007, pagg. 04771-04773.</p>
<b>ES</b>	<p>Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales.</p> <p>Boletín Oficial del Estado (B.O.E), 41/2006 del 17.2.2006, pagg. 06339-06342.</p>

Stato membro (Ordine protocollare)	Riferimento
FR	<p>Loi n° 2006-10 du 5/1/2006 relative à la sécurité et au développement des transports.</p> <p>Journal Officiel de la République Française (JORF) del 6.1.2006, pagg. 00001-00018.</p> <p>Décret n° 2006-1711 du 22 décembre 2006 relatif aux procédés technologiques à utiliser pour le télépéage routier.</p> <p>Journal Officiel de la République Française (JORF), n. 2006-1711 del 29.12.2006, Entrata in vigore: 30.12.2006.</p>
IT	<p>Decreto ministeriale: Recepimento della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità.</p> <p>Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, n. 60 del 13.3.2006</p>
CY	<p>Atto: Ο περί Διαλειτουργικότητας των Συστημάτων Τηλεδιοδίων Νόμος του 2006</p> <p>Gazzetta ufficiale di Cipro del 17.2.2006, n. 4069, pagg. 00035-00036.</p>
LV	<p>Ministru Kabineta noteikumi, 724: Ceļu lietotāju maksājumu elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpējās izmantojamības kārtība.</p> <p>Latvijas Vēstnesis 147, del 14.9.2006.</p>
LT	<p>Atto: Įsakymas, number: 3-35/2007: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. vasario 6 d. įsakymas Nr. 3-35 «Dėl reikalavimų elektroninėms kelių rinkliavų surinkimo sistemoms».</p> <p>Valstybės žinios, n. 18 del 10.2.2007.</p>
LU	<p>Règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.</p> <p>Mémorial Luxembourgeois A 97, del 20.6.2007, pagg. 01810-01810.</p>
HU	<p>A gazdasági és közlekedési miniszter 47/2007. (IV. 17.) GKM rendeletere hazai közutakon használható elektronikus útdíjszedő rendszerekéről.</p> <p>Miniszteri rendelet, Magyar Közlöny, 2007/48, pagg. 03111-03112.</p>
MT	<p>L.N. 148 of 2006 Malta Transport Authority Act (CAP. 332) Traffic Regulation Ordinance (CAP. 65) Motor Vehicles (Interoperability of Electronic Road Tolls Systems) Regulations, 2006.</p> <p>The Malta government gazette 17941 dell'11.7.2006, pagg. 02601-02625.</p>
NL	<p>Regeling van 8 november 2005, nr. HDJZ/I&amp;O/2005-2159, Hoofddirectie Juridische Zaken houdende regels met betrekking tot de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen.</p> <p>Staatscourant, n. 225 del 18.11.2005, pag. 15.</p> <p>Staatsblad 593 del 29.11.2005, pagg. 00001-00003.</p>
AT	<p>Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden.</p> <p>Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (BGBl.) : I Nr. 26/2006 del 23.2.2006.</p>

<b>Stato membro</b> (Ordine protocollare)	<b>Riferimento</b>
<b>PL</b>	Atto: Nowelizacja; Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.  Dziennik Ustaw 2005/172/1440 del 9.9.2005.
<b>PT</b>	Lei n. 30/2007  Assembleia da República Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade, tendo em vista a implementação do serviço electrónico europeu de portagem.  Diaro da Republica n. 150 del 6.8.2007, pagg. 05030-05032.
<b>RO</b>	Hotărâre de Guvern, number: 39; Ordonanță privind interoperabilitatea sistemelor electronice de tarifare pentru utilizarea infrastructurii rutiere.  Monitorul Oficial al României 589 del 27.8.2007, pagg. 00002-00003.
<b>SI</b>	Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o javnih cestah.  Uradni list RS, del 18.10.2005, n. 92/2005, pagg. 09394-09399.
<b>SK</b>	Zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.  Zbierka zákonov SR 16 del 17.1.2007.
<b>FI</b>	Legge sui sistemi di telepedaggio stradale (n. 995), 17 novembre 2006.  <a href="http://www.finle.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060995">http://www/finle.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060995</a>
<b>SE</b>	Lag (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. Svensk författningssamling (SFS), 2007:58.  Vägverkets föreskrifter (VFS 2007:202) om tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem. Vägverkets författningssamling (VFS), VFS 2007:202. Entrata in vigore: 1.5.2007.  Förordning (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem.  Svensk författningssamling (SFS), num: 2007:59.
<b>UK</b>	Statutory instrument (SI): The Road Tolling (Interoperability of Electronic Road User Charging and Road Tolling Systems) Regulations 2007 N° 58.  Her Majesty's Stationery Office (HMSO), 2007-58.  Gibraltar Regulations: Traffic (Interoperability of Electronic Road Toll Systems) Regulations 2006.  Gibraltar Gazette LN.2006/152.

## ALLEGATO 2: PARAMETRI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI

Per ulteriori informazioni, si vedano

- l'allegato VI della decisione 2009/750/CE e
- la norma EN15509.

Si prevede che lo sviluppo di applicazioni quali l'Identificazione automatica dei veicoli comporterà che si potrà avere accesso elettronico ad alcuni parametri dei veicoli memorizzati in modo sicuro su un apposito dispositivo posto all'interno degli stessi.

Quando si accede a tali dati, sarebbe più opportuno che le apparecchiature di bordo del SET fossero collegate direttamente ai suddetti dispositivi posti all'interno del veicolo. Ciò garantirebbe un maggiore livello di protezione dei dati ed eliminerebbe la necessità per i fornitori del SET di certificare e inserire i dati nelle apparecchiature di bordo del SET.

## ALLEGATO 3: LINK E INDIRIZZI INTERNET UTILI

### 3.1 Elenco degli agenti di vendita della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)

Servizi online dell'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea:

- **bookshop.europa.eu:** pubblicazioni dell'UE;
- **cordis.europa.eu:** ricerca e sviluppo;
- **eur-lex.europa.eu:** diritto UE;
- **ted.europa.eu:** appalti pubblici.

### 3.2 Legislazione dell'UE e documenti sull'interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio e il SET

- **Direttiva 2004/52/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:200:0050:0057:IT:PDF>

- **Decisione 2009/750/CE** della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e relativi elementi tecnici:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:268:0011:0029:IT:PDF>

- **Direttiva 2007/2/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:108:0001:0014:IT:PDF>

<http://inspire.jrc.ec.europa.eu/> [Portale del sito web INSPIRE].

- **Piano d'azione ITS:** Comunicazione della Commissione — Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa (Documento COM (2008) 886 definitivo):

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:IT:NOT>

- **Direttiva 2010/40/EU** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:IT:PDF>

### Gruppi di esperti e rapporti di studio <sup>(29)</sup>

La direttiva 2004/52/CE non ha definito in modo compiuto il SET ed ha lasciato alla Commissione il compito di decidere in merito ad una definizione più dettagliata di tale servizio con l'assistenza del comitato Telepedaggio. Si sono resi necessari dei lunghi lavori preparatori per affrontare le tante questioni. In seguito all'adozione della direttiva 2004/52/CE, la Commissione ha istituito 12 gruppi di esperti ed ha avviato 4 studi per stabilire le condizioni necessarie al funzionamento del SET sotto tutti gli aspetti tecnici, legali e commerciali.

I rapporti dei gruppi di esperti trattano i seguenti temi:

1. tecnologie a microonde (DSRC);
2. classificazione dei veicoli;
3. controllo;
4. certificazione delle apparecchiature;
5. tecnologie satellitari;
6. integrazione delle unità di bordo nei veicoli;
7. il ruolo delle istituzioni finanziarie — Pagamento e aspetti contrattuali;
8. revisione finale del progetto di norma UNI (Italiano) contenente le Specifiche per i DSRC;
9. specifica dell'applicazione per la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) basata sulle tecnologie satellitari;
10. raccomandazioni sulle specifiche e sulle tecnologie relative al controllo;
11. definizione dell'applicazione per la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) basata sui DSRC;
12. aspetti problematici connessi alla sicurezza del SET.

Gli studi trattano:

1. l'impatto economico e sociale determinato dall'attuazione della direttiva 2004/52/CE;
2. la fattibilità della creazione di una Rete europea di centri di certificazione (RECC);
3. interoperabilità dell'addebito dei pedaggi stradali [Road Charging Interoperability (RCI)]: convalida dell'architettura del SET e delle specifiche essenziali tramite prove di funzionamento dei prototipi eseguite sul campo in transazioni transfrontaliere tra i regimi di pedaggio tedeschi, svizzeri, francesi, spagnoli, italiani e austriaci;
4. CESARE (Common Electronic Fee Collection System for a Road Tolling European Service — Sistema comune di riscossione elettronica dei pagamenti per un servizio europeo di riscossione dei pedaggi stradali), serie di studi: definizione del modello commerciale del SET introducendo i ruoli degli esattori di pedaggi, dei fornitori del SET e degli utenti del servizio.

I rapporti dei gruppi di esperti e i rapporti di studio si possono trovare sul sito:

[http://ec.europa.eu/transport/its/studies/eets\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/its/studies/eets_en.htm)

---

<sup>(29)</sup> I rapporti dei gruppi di esperti e i rapporti di studio sono soggetti alla seguente clausola di esclusione della responsabilità: i rapporti presentati alla Commissione europea da esperti e fornitori esterni esprimono le opinioni degli autori. Le opinioni espresse non sono state adottate o in qualsiasi altro modo approvate dalla Commissione europea e non devono essere considerate come l'espressione delle opinioni della stessa. I rapporti rivestono un certo interesse perché rendono note le riflessioni che hanno condotto alla decisione sul SET. La Commissione europea non garantisce l'accuratezza dei dati inclusi in questi rapporti, né si assume alcuna responsabilità in merito all'eventuale uso degli stessi.

### 3.3 Norme armonizzate

#### 3.3.1 Linee guida — Redazione delle norme armonizzate

[http://www.cen.eu/boss/supporting/Guidance%20documents/draft\\_elecprep/Pages/default.aspx](http://www.cen.eu/boss/supporting/Guidance%20documents/draft_elecprep/Pages/default.aspx)

#### 3.3.2 Elenco delle norme armonizzate

<http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/documents/harmonised-standards-legislation/list-references/>

Il link fornisce l'accesso ad un elenco che riassume i titoli e i riferimenti alle norme armonizzate in relazione alla legislazione unionale corrispondente.

Le informazioni contenute nel suddetto elenco sono una raccolta dei riferimenti di norme che sono state pubblicate sulla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Benché tale elenco sia costantemente aggiornato, non è esaustivo e non ha validità giuridica, soltanto la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale produce effetti legali.

Ulteriori informazioni si possono trovare sui siti web degli organismi di normalizzazione:

- CEN: <http://www.cen.eu>
- CENELEC: <http://www.cenelec.eu>
- ETSI: <http://www.etsi.org>

56

### 3.4 Elenco degli organismi notificati ai sensi della decisione della Commissione 2009/750/CE

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/hando/>

Questo elenco degli organismi notificati è fornito a mero titolo informativo ed è valido fino alla data indicata sul sito Internet.

Le informazioni sono accessibili sulla base della documentazione dalle autorità designanti degli Stati membri.

### 3.5 Settori nazionali del SET e registri dei fornitori del SET

Si vedano i documenti correlati al seguente indirizzo:

[http://ec.europa.eu/transport/its/road/application\\_areas/electronic\\_pricing\\_and\\_payment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en.htm)

### 3.6 Associazione di categoria degli esattori di pedaggi

ASECAP (Associazione europea dei gestori di infrastrutture a pedaggio)

Sede centrale: 3 rue Edmond Valentin, 75007 Parigi (Francia), tel. +33 147533700, fax: +33 145558488

Segretariato generale: rue Guimard 15, 1040 Bruxelles (Belgio), tel. +32 22892620, fax +32 25146628

Sito Internet: <http://www.asecap.com>

### 3.7 Associazione di categoria dei fornitori del SET

Al tempo de scrivere questa guida, futuri fornitori del SET prevederan creare una associazione di categoria chiamarsi AETIS (Association for Electronic Tolling and Interoperable Services).

## ALLEGATO 4: MODULI DI VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET

I moduli si basano sulla decisione 768/2008/CE <sup>(30)</sup>.

Prima di poter essere immesso sul mercato, un componente di interoperabilità deve essere coperto almeno da una dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche. Se possibile, il componente di interoperabilità e/o la sua confezione recheranno la marcatura CE relativa alla dichiarazione «CE» apposta dal suo fabbricante.

Inoltre, il componente di interoperabilità e/o la sua confezione possono recare le marcature CE relative alle dichiarazioni «CE» di idoneità all'uso.

Una dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche o di idoneità all'uso (si veda l'allegato 6 alla presente guida) attesta, per l'appunto, la conformità di un componente di interoperabilità alle norme applicabili, ai documenti normativi, ai requisiti essenziali prescritti o ai settori del SET.

Se si apportano delle modifiche sostanziali ad un componente di interoperabilità, per la sua immissione sul mercato è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche.

È necessaria una nuova dichiarazione «CE» di idoneità all'uso anche nel caso in cui il componente di interoperabilità sia utilizzato in un nuovo campo di applicazione.

L'entità che immette sul mercato il componente di interoperabilità nel territorio dell'Unione europea, che sia il fabbricante, il suo rappresentante autorizzato nell'Unione, l'importatore o qualsiasi altra persona, deve tenere a disposizione dell'autorità competente le dichiarazioni «CE» e, ove applicabile, la scheda tecnica non allegata alle stesse (si veda l'allegato 6). Questi documenti devono essere tenuti dall'entità in questione a disposizione delle autorità competenti per tutta la vita utile dell'ultimo componente di interoperabilità immesso sul mercato. Questa disposizione si applica sia ai componenti di interoperabilità fabbricati nell'Unione sia a quelli importati da un paese terzo.

La scelta dei moduli specifici da applicare nella procedura di valutazione della conformità alle specifiche di un determinato componente di interoperabilità spetta al fabbricante, che, ove necessario, affida la procedura di valutazione e di certificazione ad un organismo notificato di sua scelta.

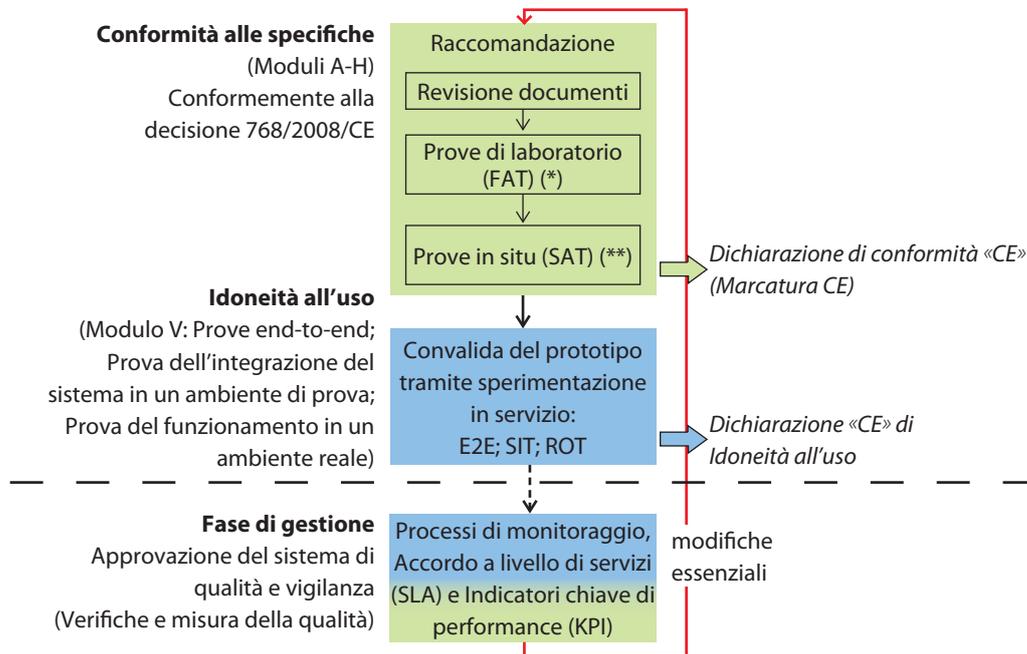
Per la procedura di valutazione dell'idoneità all'uso, si applica il modulo V, che ha sempre natura complementare rispetto ai moduli di valutazione della conformità alle specifiche scelti dal fabbricante.

La figura qui di seguito riportata mostra il processo di valutazione della conformità alle specifiche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità del SET.

---

<sup>(30)</sup> Decisione 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 del Consiglio (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

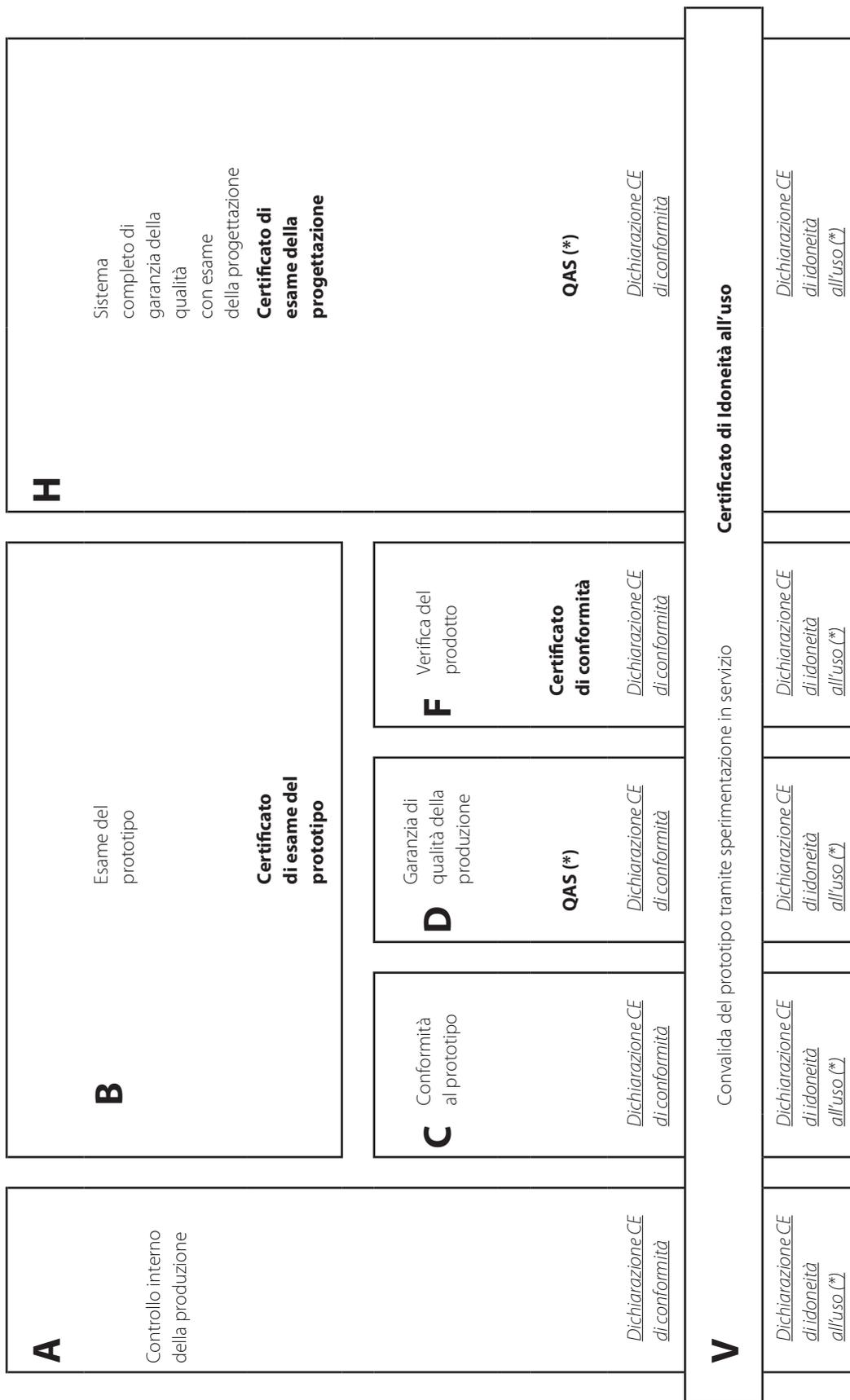
## Processo di certificazione e monitoraggio — SET



(\*) FAT: collaudo presso il fabbricante.

(\*\*) SAT: collaudo presso il cliente.

## Struttura dei moduli di valutazione dei componenti di interoperabilità del SET



**Documenti rilasciati dagli organismi notificati**

*Documenti rilasciati dai fabbricanti*

(\*) Approvazione del sistema di qualità e vigilanza.

## ALLEGATO 5: COMPITI DEL FABBRICANTE E DEGLI ORGANISMI NOTIFICATI AI FINI DELLA VALUTAZIONE DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ DEL SET

Modulo	Compiti del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato	Compiti dell'organismo notificato
<b>A</b> <b>Controllo interno della produzione</b>	<p>Tutte le fasi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• adotta tutte le misure necessarie per assicurarsi che il processo di progettazione e fabbricazione garantisca la conformità dei componenti di interoperabilità (IC) ai requisiti prescritti dalla decisione. 2009/750/CE;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche.</li> </ul>	<p>Tutte le fasi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nessun compito.</li> </ul>
<b>B</b> <b>Esame del prototipo</b>	<p>Progettazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• predispone una documentazione tecnica che, per quanto rileva ai fini della valutazione, comprende la progettazione, la fabbricazione e la messa in opera del prodotto;</li> <li>• mette a disposizione dell'organismo notificato uno (o più) campioni rappresentativi della produzione prevista;</li> <li>• presenta richiesta di esame del prototipo all'organismo notificato.</li> </ul>	<p>Progettazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• esegue un controllo di progettazione del SET: esame dei metodi, degli strumenti e dei risultati di progettazione;</li> <li>• esegue un controllo del processo di fabbricazione;</li> <li>• effettua o fa effettuare delle prove;</li> <li>• rilascia un certificato di esame del prototipo (1).</li> </ul>
<b>C</b> <b>Conformità al prototipo (soltanto insieme al modulo B)</b>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• adotta tutte le misure necessarie per assicurarsi che il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei componenti di interoperabilità (IC) al prototipo omologato;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di conformità (al prototipo omologato).</li> </ul>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nessun compito.</li> </ul>
<b>D</b> <b>Garanzia della qualità della produzione (soltanto insieme al modulo B)</b>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gestisce un sistema di qualità della produzione e delle prove, omologato e certificato da un organismo notificato;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di conformità (al prototipo omologato).</li> </ul>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• provvede all'omologazione del sistema di qualità;</li> <li>• vigila sul sistema di qualità;</li> <li>• rilascia un verbale di ispezione o verifica.</li> </ul>
<b>F</b> <b>Verifica del prodotto (soltanto insieme al modulo B)</b>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• presenta richiesta di verifica della conformità dei prodotti ad un organismo notificato;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di conformità (ai requisiti prescritti dalla decisione 2009/750/CE).</li> </ul>	<p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verifica la conformità dei prodotti;</li> <li>• rilascia un certificato (1) di conformità alle specifiche.</li> </ul>

Modulo	Compiti del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato	Compiti dell'organismo notificato
<p><b>H</b> <b>Sistema completo di garanzia della qualità con esame della progettazione</b></p>	<p>Progettazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gestisce un sistema omologato di qualità della progettazione;</li> <li>• effettua delle prove del prototipo in laboratori appropriati;</li> <li>• esibisce all'organismo notificato la documentazione attestante che i componenti di interoperabilità (IC) soddisfano tutti requisiti prescritti dalla decisione 2009/750/CE, inclusi i risultati delle prove;</li> <li>• presenta richiesta di esame della progettazione ad un organismo notificato.</li> </ul> <p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gestisce un sistema di qualità della produzione e delle prove, omologato e certificato da un organismo notificato;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di conformità alle specifiche.</li> </ul>	<p>Progettazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• provvede alla valutazione e omologazione del sistema di qualità;</li> <li>• vigila sul sistema di qualità;</li> <li>• esegue un esame della progettazione: esame della richiesta presentata comprendente anche:</li> <li>• le specifiche tecniche di progettazione applicate;</li> <li>• la documentazione a sostegno della conformità della progettazione alle disposizioni della decisione 2009/750/CE;</li> <li>• i risultati delle prove del prototipo eseguite in un laboratorio appropriato;</li> <li>• rilascia un certificato di esame della progettazione (!).</li> </ul> <p>Produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• provvede all'omologazione del sistema di qualità;</li> <li>• vigila sul sistema di qualità.</li> </ul>
<p><b>V</b> <b>Idoneità all'uso (Convalida del prototipo tramite sperimentazione in servizio)</b></p>	<p>Sperimentazione in servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• presenta richiesta di convalida del prototipo tramite sperimentazione in servizio ad un organismo notificato;</li> <li>• mette in servizio uno (o più) campioni rappresentativi della produzione prevista;</li> <li>• procede al monitoraggio del comportamento in servizio del componente di interoperabilità (IC) tramite un procedimento omologato e certificato da un organismo notificato;</li> <li>• esibisce all'organismo notificato la documentazione attestante che i componenti di interoperabilità (IC) soddisfano tutti requisiti prescritti dalla decisione 2009/750/CE, inclusi i risultati della sperimentazione in servizio;</li> <li>• redige la dichiarazione «CE» di idoneità all'uso.</li> </ul>	<p>Sperimentazione in servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verifica la documentazione tecnica e il programma per la convalida tramite sperimentazione in servizio;</li> <li>• provvede all'omologazione del procedimento di monitoraggio del comportamento in servizio ed esercita una speciale vigilanza al riguardo;</li> <li>• valuta se il comportamento in servizio soddisfa i requisiti prescritti dalla decisione 2009/750/CE;</li> <li>• rilascia un certificato di idoneità all'uso (!).</li> </ul>

(!) Si veda l'allegato 6 per conoscere gli elementi che devono essere necessariamente indicati nei certificati degli organismi notificati.

## ALLEGATO 6: ELEMENTI DA INDICARE SUI CERTIFICATI E SUGLI ALTRI DOCUMENTI UFFICIALI RILASCIATI DAGLI ORGANISMI NOTIFICATI

Tipo di procedura:

1 — Valutazione della conformità alle specifiche dei componenti di interoperabilità

2 — Valutazione dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità

Informazioni che devono essere necessariamente inserite nella PRIMA PAGINA del certificato/documento ufficiale		Tipo di procedura													
(bilingue: lingua ufficiale dello Stato membro del richiedente e inglese)		1	2												
1	<p>Tipo e numero identificativo del certificato/documento ufficiale</p> <p>In conformità ai moduli, gli organismi notificati rilasciano i certificati, ma anche altri documenti ufficiali.</p> <p>In totale, sono stati individuati cinque tipi di certificati/documenti ufficiali:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Tipo di certificato/documento ufficiale</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Modulo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>• Certificato di esame del prototipo</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>• Certificato di esame della progettazione</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>• Omologazione del sistema di qualità</td> <td>D,H</td> </tr> <tr> <td>• Certificato di conformità</td> <td>F</td> </tr> <tr> <td>• Certificato di idoneità all'uso</td> <td>V</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'organismo notificato attribuisce un numero identificativo unico a ciascun certificato/documento ufficiale. Il lettore deve rivolgersi al Gruppo di coordinamento SET-ON per avere maggiori dettagli in merito al sistema di numerazione applicato ai certificati e agli altri documenti ufficiali.</p>	Tipo di certificato/documento ufficiale	Modulo	• Certificato di esame del prototipo	B	• Certificato di esame della progettazione	H	• Omologazione del sistema di qualità	D,H	• Certificato di conformità	F	• Certificato di idoneità all'uso	V	<b>X</b>	<b>X</b>
Tipo di certificato/documento ufficiale	Modulo														
• Certificato di esame del prototipo	B														
• Certificato di esame della progettazione	H														
• Omologazione del sistema di qualità	D,H														
• Certificato di conformità	F														
• Certificato di idoneità all'uso	V														
2	Base giuridica europea e riferimento al provvedimento di recepimento della direttiva 2004/52/CE nel diritto nazionale dello Stato membro dell'organismo notificato.	<b>X</b>	<b>X</b>												
3	Designazione del componente di interoperabilità certificato (tipo, famiglia del prodotto, codice identificativo, numero della versione ecc.).	<b>X</b>	<b>X</b>												
4	Nome e indirizzo del fabbricante (o del suo rappresentante autorizzato stabilito nell'Unione) del componente di interoperabilità certificato. Luogo di fabbricazione.	<b>X</b>	<b>X</b>												
5	Nome e indirizzo dell'organismo notificato; numero di registrazione presso la Commissione europea.	<b>X</b>	<b>X</b>												

<b>Informazioni che devono essere necessariamente inserite nella PRIMA PAGINA del certificato/documento ufficiale</b>		<b>Tipo di procedura</b>	
		<b>1</b>	<b>2</b>
(bilingue: lingua ufficiale dello Stato membro del richiedente e inglese)			
6	Dichiarazione relativa ai risultati della valutazione.  Dichiarazione dell'organismo notificato che attesta la conformità del componente di interoperabilità ai requisiti applicabili o che conferma ufficialmente i risultati delle indagini da esso condotte. Si tratta della dichiarazione fondamentale del certificato/documento ufficiale.	<b>X</b>	<b>X</b>
7	Ambito di applicazione della valutazione/verifica : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le direttive pertinenti;</li> <li>• i moduli;</li> <li>• le norme o gli altri documenti menzionati nella decisione 2009/750/CE (e pertanto obbligatori), ove applicabili;</li> <li>• le norme o gli altri documenti non menzionati nella decisione 2009/750/CE (e pertanto volontari), ove applicabili.</li> </ul>	<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>	<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>
8	Riferimento agli allegati.  Nella maggioranza dei casi, il certificato/documento ufficiale sarà la prima parte di una serie di documenti più ampia. Questa informazione mira a facilitare la tracciabilità di tutti i documenti rilevanti (schede tecniche ecc.).	<b>X</b>	<b>X</b>
9	Condizioni di integrazione del componente di interoperabilità certificato nel SET (campo di applicazione, condizioni d'uso, funzionamento ecc.).	<b>X</b>	<b>X</b>
10	Data di scadenza, se applicabile.	<b>X</b>	<b>X</b>
11	Luogo, data di rilascio e firma del soggetto autorizzato dell'organismo notificato.	<b>X</b>	<b>X</b>

Informazioni che devono essere necessariamente inserite negli ALLEGATI del certificato/documento ufficiale		Tipo di procedura	
		1	2
	(Lingua ufficiale dello Stato membro del richiedente)		
12	Riferimento alla scheda tecnica (contenente la documentazione definita nei moduli).	X	X
13	Elenco dei requisiti facoltativi implementati nel componente di interoperabilità (IC).	X	X
14	Elenco delle eventuali restrizioni cui è subordinata l'omologazione (area d'uso del componente di interoperabilità ecc.).	X	X
15	Nome(i), luogo(ghi) e indirizzo(i) del(i) produttore(i), se diversi da quelli indicati nella prima pagina del certificato/documento ufficiale.	X	X
16	Se necessario, elenco delle omologazioni e delle altre certificazioni rilasciate per i componenti di interoperabilità con il settore di certificazione, le norme pertinenti, il nome e l'indirizzo dell'organismo di certificazione, nel caso di: <ul style="list-style-type: none"> <li>• certificato di gestione della qualità (moduli D, H);</li> <li>• certificazione del prodotto rispetto a norme non obbligatorie per i componenti di interoperabilità,</li> </ul> limitatamente a quelli direttamente pertinenti a detto certificato/documento ufficiale.	X	X
17	Se necessario, nome e indirizzo dell'organismo o degli organismi di ispezione e/o dei centri di prova, del(i) sub-appaltatore(i) dell'organismo notificato e delle attività date in subappalto (con particolare riferimento alla valutazione di idoneità all'uso).	X	X
18	Per i moduli F, D, esame della progettazione/prototipo, certificati/verbali «CE» con il riferimento dell'organismo notificato che li ha rilasciati (se non presente nella prima pagina del certificato/documento ufficiale).	X	X
19	Base della valutazione/verifica (risultati dei calcoli, verbali di prova, verbali di ispezione, esame della progettazione, ecc) inclusi i riferimenti ai documenti non allegati e quelli al verbale di valutazione.	X	X
20	Per la valutazione basata sulle prove del prototipo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• data di consegna del prototipo all'organismo di prova;</li> <li>• condizioni di fabbricazione del prototipo (se speciali).</li> </ul>	X X	X X
21	Per la valutazione dell'idoneità all'uso tramite sperimentazione in servizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dati degli esattori di pedaggi e dei fornitori del SET che mettono in funzione i componenti di interoperabilità per la sperimentazione in servizio;</li> <li>• verbale di ispezione relativo al monitoraggio del comportamento del componente e delle condizioni d'uso e manutenzione.</li> </ul>		X X

## ALLEGATO 7: IL CONTESTO DELLA NORMALIZZAZIONE EUROPEA

Esistono tre organismi europei di normalizzazione (OEN) che lavorano in partenariato:

- il CEN (Comitato europeo di normalizzazione);
- il CENELEC (Comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica);
- l'ETSI (Istituto europeo per le norme di telecomunicazione).

Il CEN si occupa di tutte le materie che non rientrano nell'ambito di competenza del CENELEC e dell'ETSI.

La missione degli OEN è quella di promuovere l'armonizzazione tecnica volontaria in Europa, congiuntamente agli organismi presenti in tutto il mondo.

Gli aspetti inerenti al telepedaggio sono trattati principalmente:

- per quanto riguarda il CEN, nell'ambito del comitato Tecnico TC 278 «Telematica per il traffico e il trasporto su strada»;
- per quanto riguarda l'ETSI, nell'ambito del comitato Tecnico TC ITS,

e dei loro rispettivi sotto-comitati. Questi comitati inoltre lavorano in stretta collaborazione con l'ISO (principalmente ISO/TC204) all'elaborazione di norme relative alla riscossione elettronica dei pagamenti (EFC) che possano essere applicate a livello globale.

La Commissione europea ha predisposto e trasmesso agli OEN un mandato di normalizzazione (m/338) a sostegno della direttiva 2004/52/CE.

Il processo di elaborazione delle norme da parte degli OEN rispetta i seguenti principi:

- **apertura e trasparenza:** tutte le parti interessate possono partecipare alla predisposizione delle norme. Ciò è generalmente realizzato tramite gli organismi di normalizzazione nazionali;
- **consenso:** ogniqualvolta possibile, le norme europee sono elaborate e adottate con il consenso di tutte le parti interessate. Quando necessario, l'adozione del testo finale è ottenuta con voto a maggioranza ponderata;
- **impegno nazionale:** i membri nazionali sono generalmente obbligati ad eliminare ogni norma nazionale precedente che possa essere in contrasto con una norma europea;
- **coerenza tecnica:** si presta attenzione all'uniformità e alla coerenza del contenuto tecnico tra le norme europee;
- **coerenza globale:** gli OEN tengono conto delle attività degli organismi di settore europei e del lavoro degli organismi internazionali di normalizzazione, in particolare dell'ISO.

Gli OEN non pubblicano direttamente le norme europee. I testi ratificati sono trasmessi ai membri nazionali, che li pubblicano come misure nazionali, mantenendo la voce di registro EN (e.g. BS EN71, DIN EN71 ecc).

Inoltre, gli organismi nazionali di normalizzazione possono adottare norme internazionali, ad es. dell'ISO (o dell'IEC — Commissione elettrotecnica internazionale). In tal caso, i numeri di riferimento nazionali conservano anche il riferimento originale ISO (o IEC) (ad es. BS ISO 13296).

Anche il CEN o il CENELEC possono adottare norme internazionali dell'ISO (o dell'IEC). In tal caso, le norme pubblicate dai membri nazionali hanno tre prefissi (ad es. DIN EN ISO 9000).

## ALLEGATO 8: TERMINOLOGIA RELATIVA ALLA VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ

Definizione comune dei termini più importanti utilizzati nell'ambito del SET

Termine	Definizione (Riferimento)
Idoneità all'uso	Capacità di un prodotto di conseguire e mantenere una determinata performance per tutta la sua vita utile.
Sperimentazione in servizio	Convalida dei requisiti di idoneità all'uso del prodotto sulla base del funzionamento o dell'utilizzo dello stesso in servizio, integrato in maniera rappresentativa nel sistema del SET per uno specifico periodo di attività e a determinate condizioni.
Valutazione di conformità	Dimostrazione del soddisfacimento dei requisiti prescritti per un dato prodotto (modificata rispetto alla norma CEN ISO/IEC 17000:2004, che comprende anche processi, sistemi, persone o enti).
Esame della progettazione <sup>(1)(*)</sup>	Valutazione della progettazione di un prodotto tramite esame dei metodi, degli strumenti e dei risultati di progettazione, tenendo conto, ove opportuno, dei risultati delle prove e delle verifiche e della convalida tramite sperimentazione in servizio. (*). Procedura nell'ambito del modulo H prevista dalla decisione 768/2008/CE.
Controllo della progettazione <sup>(1)(**)</sup>	Esame approfondito, sistematico e documentato di un progetto per valutare la sua capacità di soddisfare i requisiti di conformità al termine del processo di progettazione. (**) In senso generale, modificata rispetto alla norma EN ISO 8402:1995 3.11.
Certificato di esame della progettazione	Documento attestante la capacità della progettazione di ottenere un prodotto che soddisfa i requisiti prescritti.
Controllo del processo di fabbricazione <sup>(1)</sup>	Esame approfondito, sistematico e documentato del processo di fabbricazione ideato per la realizzazione di un prodotto, per valutare il suo contributo alla conformità dello stesso; l'esame è effettuato al termine del processo di progettazione.
Esame del prototipo <sup>(1)</sup>	Valutazione di conformità di un prototipo del prodotto e ove applicabile della sua idoneità all'uso tramite verifica della progettazione, verifica del processo di fabbricazione, prove del prototipo e sperimentazione in servizio (se specificato) (procedura nell'ambito del modulo B sempre prevista dalla decisione 768/2008/CE).
Certificato di esame del prototipo	Documento attestante la conformità e l'idoneità all'uso di un prototipo del prodotto.
Campionatura <sup>(1)</sup>	Selezione di uno o più campioni da un lotto completo (ad es. su base statistica) garantendo che i campioni siano rappresentativi dell'intera produzione.
Prove <sup>(1)</sup>	Determinazione di una o più caratteristiche di un oggetto della valutazione di conformità secondo una procedura data (CEN ISO/IEC 17000:2004; 4.2).

<b>Termine</b>	<b>Definizione</b> (Riferimento)
Ispezione <sup>(1)</sup>	Esame della progettazione del prodotto, del prodotto, del processo o dell'installazione e determinazione della sua conformità a requisiti particolari, oppure, in base al giudizio professionale, a requisiti generali (CEN ISO/IEC 17000:2004; 4.3).
Verbale di valutazione	Documento che riporta i risultati dell'esame sistematico condotto sul grado di soddisfacimento dei requisiti particolari da parte di un prodotto.
Verifica <sup>(1)</sup>	Valutazione della conformità del prodotto alle specifiche tecniche prescritte, eseguita passo dopo passo durante la fase di sviluppo del prodotto stesso tramite prove predeterminate o metodi alternativi.
Convalida <sup>(1)</sup>	Conferma, previo esame ed esibizione di documentazione obiettiva, del soddisfacimento dei requisiti particolari prescritti per l'uso specifico cui il prodotto è destinato (ISO 8402:1994; 2.18).
Vigilanza sulla conformità del prodotto <sup>(1)</sup>	Monitoraggio e verifica costanti o frequenti della conformità del prodotto, a garanzia del soddisfacimento dei requisiti prescritti (modificata rispetto alla norma ISO 8402:1994; 4.7, che riguarda la vigilanza sulla qualità e non è limitata ai prodotti).
Certificazione <sup>(1)</sup>	Dichiarazione rilasciata da un terzo, sulla base di una decisione successiva a un controllo, che attesta che è stato dimostrato il soddisfacimento dei requisiti particolari relativi a un prodotto (modificata rispetto alla CEN ISO/IEC 17000:2004; 5.5, che comprende anche processi, sistemi o persone).

<sup>(1)</sup> Attività nell'ambito della procedura di valutazione della conformità.

## ALLEGATO 9: DEFINIZIONI

### 9.1 Norme armonizzate

Per norma armonizzata si intende una norma che è stata:

- oggetto di un mandato della Commissione nell'ambito di un atto legislativo Nuovo approccio (o di tipo analogo), e
- elaborata dagli organismi europei di normalizzazione (CEN, CENELEC, ETSI) in conformità ai rispettivi regolamenti interni generali. Le norme armonizzate sono ritenute esistenti quando gli organismi europei di normalizzazione presentano formalmente alla Commissione [parte(i) di] norme che contribuiscono a soddisfare alcuni requisiti essenziali prescritti dalla legislazione dell'Unione in conformità ad un mandato della stessa Commissione europea.

Si ritiene che le norme armonizzate comportino un largo consenso.

I numeri di riferimento delle norme «armonizzate» sono pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (serie C). Le norme «armonizzate» sono successivamente recepite dagli Stati membri nel rispettivo ordinamento nazionale.

### 9.2 Specifiche tecniche

Il termine specifica tecnica può indicare:

- requisiti normativi tecnici che possono essere definiti, inter alia, facendo riferimento ad una norma europea, ad un'omologazione tecnica europea o ad una specifica tecnica comune;
- un tipo di norma in fase di elaborazione nell'ambito del CEN o dell'ISO.

68

Salvo diversamente indicato, nella presente guida all'applicazione il termine «specifico tecnica» è stato utilizzato nel primo dei suddetti significati.

### 9.3 Conformità alle specifiche

Nell'ambito del SET, per conformità alle specifiche si intende il soddisfacimento da parte di un prodotto dei requisiti prescritti dalla direttiva 2004/52/CE, dalla decisione 2009/750/CE o dalle norme pertinenti, e inoltre delle specifiche tecniche e dei documenti normativi redatti dal gruppo di coordinamento SETON e ritenuti rilevanti dal comitato Telepedaggio.

### 9.4 Idoneità all'uso

La capacità di un componente di interoperabilità — integrato in maniera rappresentativa nel SET in relazione al sistema di un esattore di pedaggi — di conseguire e mantenere una performance specifica per tutta la sua vita utile in servizio.

### 9.5 Valutazione di conformità alle specifiche

Qualsiasi attività volta ad accertare, direttamente o indirettamente, il soddisfacimento dei requisiti prescritti.

### 9.6 Valutazione di idoneità all'uso

Qualsiasi attività volta ad accertare, direttamente o indirettamente, l'interoperabilità in servizio dei componenti di interoperabilità.

## 9.7 Immissione sul mercato

Il processo attraverso il quale un componente di interoperabilità è reso disponibile nell'ambito dell'Unione europea a scopo di distribuzione o uso all'interno della stessa.

## 9.8 Messa in servizio

Il processo attraverso il quale un componente di interoperabilità è messo in servizio nel modo per esso designato.

# ALLEGATO 10: ELENCO DEGLI ACRONIMI

CE	Comunità europea
CEE	Comunità economica europea
CEN	Comitato europeo di normalizzazione
CEN #numero#	Progetto di norma CEN: documento di lavoro di un progetto di norma diretto a portare ad una nuova norma modificata o aggiornata. <i>Nota: diversamente dal CEN e dal CENELEC, l'ETSI assegna direttamente un numero ad un progetto di norma.</i>
CENELEC	Comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica.
CLC #numero#	Progetto di norma CENELEC: documento di lavoro di un programma di norma diretto a portare ad una nuova norma modificata o aggiornata. <i>Nota: diversamente dal CEN e dal CENELEC, l'ETSI assegna direttamente un numero ad un progetto di norma.</i>
CN	(Cellular Network) Rete cellulare
CT	Comitato tecnico
DSRC	(Dedicated Short Range Communications) Comunicazioni dedicate a corto raggio
ECE	Commissione economica per l'Europa (cfr. UNECE)
EFC	(Electronic Fee Collection) Riscossione elettronica dei pagamenti
EMC	Compatibilità elettromagnetica
EN	Norma europea
ENV	Pre-norma europea (si tratta di una vecchia forma di norma CEN che si sta gradualmente eliminando. Di massima sarà sostituita da una norma del tipo TS)
ES	Norma ETSI (un tipo di documento normativo)
ESO	European Standardisation Organisations (CEN, CENELEC e ETSI)
ETS	(European Telecommunications Standard) Norma europea di telecomunicazione
ETSI	Istituto europeo per le norme di telecomunicazione
FAT	(Factory Acceptance Tests) Collaudo presso il fabbricante
GDF	(Geographic Data File) Archivio di dati geografici
GNSS	(Global Navigation Satellite System) Sistema globale di navigazione satellitare
GPRS	(General Packet Radio Service) Sistema di trasmissione radio a pacchetto
GSM	(Global System for Mobile Communications) Sistema globale per comunicazioni mobili
GU	Gazzetta ufficiale dell'Unione europea
HD	(Harmonisation Document) Documento di armonizzazione
HMI	(Human Machine Interface) Interfaccia uomo-macchina

IC	Componente di interoperabilità
IEC	Commissione elettrotecnica internazionale
ISO	Organismo internazionale di normalizzazione
JPC	Comitato di programmazione congiunta CEN/CENELEC/ETSI
JWG	Gruppo di lavoro congiunto (nell'ambito della normalizzazione)
KPI	(Key Performance Indicator) Indicatore chiave di performance
MMI	(Man Machine Interface) Interfaccia uomo-macchina
NB	(Notified Body) Organismo notificato
OBE	(On-Board Equipment) Apparecchiatura di bordo
OBU	(On-Board Unit) Unità di bordo
OEN	Organismi europei di normalizzazione (CEN, CENELEC e ETSI)
prEN	Progetto di norma europea
prTS	Progetto di specifica tecnica (un tipo di documento normativo)
QAS	(Quality Assurance System) Sistema di garanzia della qualità
RAMS	Affidabilità, accessibilità, manutenibilità e sicurezza
RCI	(Road Charging Interoperability) Interoperabilità della tariffazione stradale
RFU	Raccomandazione per l'uso
RSE	(Road-Side Equipment) Apparecchiatura al suolo
SAT	(Site Acceptance Tests) Collaudo presso il cliente
SC	(Standard Committee) Comitato per le norme
SEE	Spazio economico europeo
SET	Servizio europeo di telepedaggio
SLA	(Service Level Agreement) Accordo a livello di servizi
SM	Stato membro
TR	(Technical Report) Rapporto tecnico (una forma progettuale di norma)
TS	(Technical Specifications) Specifiche tecniche (un tipo di documento normativo)
UE	Unione europea
UNECE	Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite
VST	(Vehicle Service Table) Tabella di servizio del veicolo
WG	(Working Group) Gruppo di lavoro (nell'ambito del CEN o dell'ISO)
WP	(Working Party) Gruppo di lavoro

## ALLEGATO 11: DOMANDE CHE LE PARTI INTERESSATE POTREBBERO AVERE SUL SET

È essenziale che il contenuto e i requisiti prescritti dalla direttiva 2004/52/CE e dalla decisione 2009/750/CE siano intesi e applicati in modo uniforme da tutte le parti europee interessate al SET.

Nonostante gli orientamenti forniti dalla presente guida per l'attuazione del SET, è probabile che le parti interessate abbiano altre domande rimaste senza risposta.

- Gli organismi notificati ai sensi della decisione 2009/750/CE possono rivolgersi al rispettivo Gruppo di coordinamento SET-ON per qualsiasi domanda sulle procedure di valutazione relative all'attuazione del SET (si veda il punto 4.8 della presente guida).

Il Gruppo di coordinamento SET-ON trasmetterà alla Commissione europea e al comitato Telepedaggio ogni domanda e la relativa bozza di risposta.

La Commissione europea esprimerà il suo parere in merito alla bozza di risposta, se necessario in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2004/52/CE. In tutti i casi, il comitato Telepedaggio e il Gruppo di coordinamento SET-ON saranno tenuti informati riguardo all'iter del parere della Commissione europea e al relativo contenuto.

- Tutte le parti interessate, anche gli organismi notificati, possono rivolgere le loro domande direttamente alla Commissione europea <sup>(31)</sup>.

Ove opportuno le domande unitamente alle risposte saranno pubblicate sui siti web della Commissione europea e/o del Gruppo di coordinamento SET-ON.

---

<sup>(31)</sup> Commissione europea, direzione generale per la Mobilità e i trasporti, 1049 Bruxelles (Belgio).

## ALLEGATO 12: SEZIONI DEL PROGETTO DI NORMA PREN 17573 <sup>(32)</sup> RICHIAMATI NELLA PRESENTE GUIDA ALL'APPLICAZIONE

(...)

### 3 Termini e definizioni

(...)

#### 3.25 Gestione dell'ambiente dei sistemi di pedaggio

Controllo dell'unità aziendale dedicata all'ambiente dei sistemi di pedaggio.

Nota: La gestione dell'ambiente dei sistemi di pedaggio può coinvolgere molte entità diverse, ad es. un organo politico/legislativo, un organismo di regolamentazione, associazioni private, organismi di normalizzazione e così via.

(...)

### 5 La comunità per la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC): ruoli e obiettivi

(...)

#### 5.3.1 Sistemi finanziari, ad es. banche, società emittenti di carte di credito e stanze di compensazione

Il ruolo di un sistema finanziario è quello di fornire i servizi finanziari richiesti da un ambiente di addebito dei pedaggi. I servizi saranno costituiti principalmente dal trasferimento di denaro tra le entità di tale ambiente, ivi compresi gli utenti. È importante ricordare che i ruoli di un ambiente di addebito dei pedaggi riguardano il caricamento dei dati, mentre quelle del sistema finanziario riguardano la gestione delle informazioni di pagamento («denaro»). Le interazioni tra l'ambiente di addebito dei pedaggi e il sistema finanziario si basano su contratti espressi e taciti tra le entità dell'ambiente di addebito dei pedaggi e quelle del sistema finanziario.

#### 5.3.2 Sistemi di telecomunicazioni

Il ruolo dei sistemi di telecomunicazioni è quello di fornire i servizi di telecomunicazioni richiesti da un ambiente di addebito dei pedaggi. Esempi di tali servizi potrebbero essere la rete via cavo per il trasferimento dei dati tra gli operatori dell'ambiente di addebito dei pedaggi e la rete di interfaccia aerea per il trasferimento dei dati tra le apparecchiature di addebito dei pedaggi e le apparecchiature di bordo. Le interazioni tra l'ambiente di addebito dei pedaggi e il sistema di telecomunicazioni si basano su contratti espressi e taciti tra le entità dell'ambiente di addebito dei pedaggi e quelle del sistema di telecomunicazioni.

(...)

#### 5.3.4 Sensori per veicoli e memorie di dati

Un ambiente di addebito dei pedaggi può utilizzare le informazioni provenienti dai sensori del veicolo o dalle memorie di dati integrate nello stesso laddove gli scopi principali del sensore o della memoria di dati non riguardano la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC). Le informazioni sono recuperate dai sensori e dalle memorie di dati per il calcolo del pedaggio. Esempi dei suddetti dispositivi sono i sensori GNSS (ad es. nei dispositivi usati per la navigazione, la gestione della flotta), il tachigrafo, il sensore del rimorchio, i sensori delle sospensioni, i sensori dell'asse in uso e le informazioni relative al veicolo memorizzate in un

---

<sup>(32)</sup> Le sezioni elencate sono estratti di un progetto di norma e sono presentate solo a titolo informativo. Esse possono subire variazioni nel corso dell'elaborazione del testo del progetto prEN ISO17573.

modulo applicativo di sicurezza (SAM). I dati memorizzati possono essere nel veicolo o altrove, ad es. su un computer installato nel settore di pedaggio.

### 5.3.5 Sensori ambientali e altri sistemi intelligenti di trasporto (ITS)

Un ambiente di addebito dei pedaggi può utilizzare per il calcolo del pedaggio i dati provenienti da sensori ambientali, ad es. le misure del livello di inquinamento. Per tale calcolo si possono usare anche i dati provenienti da altri sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ad es. il sistema per la gestione del traffico (Traffic Management System, TMS). Un regime dinamico di determinazione dei prezzi può, per esempio, utilizzare per il calcolo dinamico dei pedaggi sia le misure del livello di inquinamento sia i dati sui flussi di traffico e sulle velocità provenienti da un TMS.

### 5.3.6 Fornitori di apparecchiature per la riscossione elettronica dei pagamenti (EFC)

Il ruolo dei fornitori delle apparecchiature per la riscossione elettronica dei pagamenti è quello di fornire tali apparecchiature per un ambiente di addebito dei pedaggi, ad es. le apparecchiature di bordo e quelle al suolo. Le interazioni tra i fornitori delle apparecchiature e l'ambiente di addebito dei pedaggi si basano su contratti espressi e taciti tra i diversi ambienti di addebito dei pedaggi e i fornitori delle apparecchiature EFC. Il ruolo principale dell'ambiente di addebito dei pedaggi sarà quello di fornire i requisiti di sistema, mentre il ruolo dei fornitori delle apparecchiature EFC sarà quello di fornire tali apparecchiature dotate della funzionalità EFC in conformità ai predetti requisiti.

...

### 5.3.8 Organismi di normalizzazione

Il ruolo degli organismi di normalizzazione è quello di fornire le norme in materia di riscossione elettronica dei pagamenti e le altre norme o specifiche pertinenti per gli ambienti di addebito dei pedaggi. Esistono interazioni con un ambiente di addebito dei pedaggi riguardanti le norme EFC da usare riguardo ai requisiti prescritti per tale ambiente, nonché input inviati dall'ambiente di addebito dei pedaggi agli organismi di normalizzazione, ad es. da parte degli esattori di pedaggi che partecipano alla predisposizione delle norme in materia di EFC.

73

### 5.3.9 Autorità

Il ruolo delle autorità è definire il quadro di regolamentazione in cui un ambiente di addebito dei pedaggi deve operare. Il quadro è definito da politiche costituite da disposizioni legislative e regolamentari, mandati, vincoli e prescrizioni. Le diverse autorità definiscono politiche differenti:

- le autorità competenti per il trasporto e la rete stradale, ad es. il ministero dei Trasporti, possono definire politiche relative al tipo di servizio di trasporto sottoposto a pedaggio e alla sua accessibilità, affidabilità e qualità. Tali autorità possono inoltre, in collaborazione con le autorità finanziarie, definire politiche in materia di principi tariffari da applicare in un ambiente di addebito dei pedaggi. Esse possono, ancora, in collaborazione con le autorità finanziarie, definire politiche che regolano la configurazione delle unità aziendali EFC e l'assegnazione dei ruoli a tali unità, nonché i contratti di «ambiente» che regolano il sistema. Un esempio in questo caso sarebbe dato dalla definizione, da parte delle autorità, di una politica che costituisca la base per il contratto tra un operatore che si assume l'incarico di emettere contratti EFC e gli altri operatori che si assumono l'incarico di addebitare i pedaggi;
- le autorità per le telecomunicazioni possono definire politiche relativamente all'uso dei sistemi di telecomunicazioni, ad es. le frequenze per i sistemi di comunicazione ad interfaccia aerea;
- le autorità finanziarie possono definire politiche relativamente ad un ambiente di addebito dei pedaggi e a quello finanziario da quest'ultimo gestito, ad es. se il pedaggio è una tassa o un diritto d'uso. Possono definire inoltre politiche per l'uso di alcuni tipi di mezzi di pagamento, ad es. le carte prepagate, e la suddivisione dei ruoli tra l'ambiente di addebito dei pedaggi e i sistemi finanziari;

- le autorità per la protezione dei dati personali possono definire politiche per la sicurezza e la protezione dei dati personali in un ambiente di addebito dei pedaggi;
- gli organismi di certificazione possono rilasciare certificati di chiavi pubbliche.

Le interazioni con le autorità comprendono anche l'accesso alle informazioni conservate dalle medesime, ad es. i pubblici registri automobilistici nazionali.

(...)

## 6 Ruoli in un ambiente di addebito dei pedaggi

(...)

### 6.2 Ruolo relativo alla fornitura del servizio di pedaggio

Il ruolo relativo alla fornitura del servizio di pedaggio è responsabile della fornitura dei manufatti di base, dei meccanismi, delle strutture organizzative e degli strumenti di trasferimento dei dati necessari per eseguire un sistema di riscossione elettronica dei pagamenti (EFC).

Tra le responsabilità di questo ruolo rientrano:

- la fornitura degli elementi di base, il che include:
  - fornire l'apparecchiatura di bordo;
  - garantire che l'entità che esercita il ruolo di addebito del pedaggio venga pagata per questo;
  - offrire all'utente mezzi di pagamento o accettarne uno esistente;
  - riscuotere il denaro dal firmatario del contratto EFC;
  - gestire i rapporti con i clienti per quanto riguarda l'uso del servizio di pedaggio, ossia le informazioni, i reclami, le domande e le risposte, la gestione degli errori e di qualsiasi questione contrattuale o finanziaria;
  - attuare e aderire a politiche di sicurezza e protezione dei dati personali per i sistemi di pedaggio;
  - monitorare l'effettiva qualità operativa in rapporto all'accordo a livelli di servizi (SLA);
- operare in qualità di agente contrattuale, il che include:
  - offrire rapporti contrattuali in base a condizioni predeterminate agli utenti interessati e concludere accordi contrattuali;
  - fornire e gestire il contratto EFC inclusi i diritti di servizio di pedaggio spettanti all'utente dello stesso;
- la fornitura della dichiarazione di pedaggio, il che include:
  - assicurarsi che l'apparecchiatura di bordo segnali in modo sicuro le informazioni necessarie all'addebito dei pedaggi;
- la fornitura dei dati contestuali EFC, il che include:
  - fornire i dati contestuali creati altrove (ad es. da un esattore di pedaggi) in modo che possano essere installati nell'apparecchiatura di bordo;

- la personalizzazione dell'apparecchiatura di bordo, il che include:
  - personalizzare l'apparecchiatura di bordo in modo sicuro;
- la manutenzione dell'apparecchiatura di bordo, il che include:
  - mantenere la funzionalità dell'apparecchiatura di bordo.

### 6.3 Ruolo relativo all'uso del servizio di pedaggio

Nella presente norma internazionale l'espressione servizio di trasporto fa riferimento all'uso o alla presenza di un veicolo in un settore sottoposto a pedaggio. Il settore sottoposto a pedaggio può comprendere una rete stradale, un determinato tratto di una strada (ad es. un ponte, una galleria o un collegamento via traghetto) o una determinata area che offre un servizio (ad es. un'area di parcheggio o l'accesso ad una zona a traffico limitato di una città). Si potrebbe trattare anche di qualsiasi servizio connesso all'uso di un veicolo in un sistema di trasporto, ad es. un distributore di benzina che consente al conducente del veicolo di acquistare la benzina tramite il sistema EFC.

È così identificato un ruolo che copre tutti gli aspetti legati all'uso del sistema di pedaggio e, ove applicabile, del servizio di trasporto. Le applicazioni dei sistemi di pedaggio nei diversi settori identificano gli attori di questo ruolo che sono comunemente denominati ad es. conducente, utente o cliente.

Questo ruolo comprende le seguenti responsabilità:

- la guida del veicolo soggetto a pedaggio, il che include:
  - usare l'apparecchiatura di bordo come strumento per adempiere i propri obblighi;
  - interagire con l'apparecchiatura di bordo, ad es. comunicando le caratteristiche del veicolo soggetto a pedaggio o ricevere i messaggi dell'apparecchiatura di bordo e agire di conseguenza;
  - comportarsi secondo le regole di un determinato sistema di pedaggio, ad es. riconoscere un'indicazione sul traffico o un segnale stradale;
- la proprietà o la gestione di un veicolo, il che include:
  - attenersi al regime di pedaggio previsto per un determinato settore;
  - firmare un contratto con un fornitore di servizi di pedaggio;
  - firmare un contratto con l'emittente del contratto EFC diventando responsabile della conformità alle regole relative all'uso del servizio di pedaggio;
  - acquistare un'OBE;
  - installare l'apparecchiatura di bordo nel veicolo e, alla fine del rapporto, provvedere alla sua disinstallazione;
  - risolvere il rapporto contrattuale con il fornitore del servizio di pedaggio;
  - ricevere la richiesta di pagamento, ad es. tramite una fattura per un servizio utilizzato, e il relativo pedaggio da pagare;
  - pagare il pedaggio previsto nella richiesta di pagamento;

- memorizzare e proteggere i dati contrattuali e, se del caso, i mezzi di pagamento, ad es. una carta prepagata, necessaria per addebitare il pedaggio e per comunicare i dati agli altri attori che rivestono un ruolo nell'ambito dell'emissione o dell'addebito dei pedaggi. Questo ruolo è sempre legato all'apparecchiatura di bordo;
- contattare il responsabile dei rapporti con la clientela del fornitore del servizio per chiarire i dubbi riguardanti questioni inerenti ai propri rapporti contrattuali.

## 6.4 Ruolo di addebito dei pedaggi

Il ruolo di addebito dei pedaggi comprende tutti gli attori che stabiliscono il regime di pedaggio, gestiscono il sistema di pedaggio e che, eventualmente, forniscono servizi di trasporto. Il ruolo include le infrastrutture sottoposte a pedaggio e coloro che stabiliscono il pedaggio e gestiscono il relativo sistema. Questo ruolo comprende anche gli operatori responsabili delle attività di controllo.

Il ruolo di addebito dei pedaggi include le seguenti responsabilità:

- l'addebito di base, il che include:
  - fornire, ove applicabile, il servizio di trasporto, ad es. l'accesso ad una rete stradale, ad un'area di parcheggio o ad un collegamento via traghetto;
  - definire i criteri di addebito per il servizio offerto, ad es. i criteri tariffari per una strada o zona sottoposta a pedaggio;
- il calcolo del pedaggio, il che include:
  - possibilmente comunicare all'utente il risultato del processo di addebito;
  - comunicare in modo sicuro con gli attori responsabili dell'emissione del contratto EFC, dei mezzi di pagamento e dell'apparecchiatura di bordo;
- la creazione dei dati contestuali EFC, il che include:
  - informare il conducente del veicolo della disponibilità del sistema EFC e dei criteri di addebito, ad es. attraverso segnali e messaggi direttamente o tramite l'apparecchiatura di bordo;
- la comunicazione con i veicoli al loro passaggio, il che include, ogniqualvolta possibile e secondo la tecnologia scelta in quel determinato settore sottoposto a pedaggio:
  - fornire, ove applicabile, ai sistemi autonomi i dettagli geografici dei dati di addebito del settore sottoposto a pedaggio e le informazioni relative alla posizione. Questo processo è anche conosciuto come aumento della precisione di localizzazione;
  - rilevare un veicolo sottoposto a pedaggio;
  - acquisire le caratteristiche di un veicolo in modo da permettere una corretta classificazione dello stesso per il calcolo del pedaggio. Le informazioni raccolte possono essere lette dall'apparecchiatura di bordo, elaborate (utilizzate per il calcolo o per la verifica dei dati letti dall'apparecchiatura di bordo) o raccolte in un database centrale o in un registro dei veicoli (calcolo del pedaggio offline);
  - comunicare in modo sicuro con l'apparecchiatura di bordo, scambiando le informazioni necessarie per l'addebito dei pedaggi;
  - accettare i diritti di servizio memorizzati nell'apparecchiatura di bordo, vale a dire il mezzo che reca i dati contrattuali;

- raccogliere le informazioni che consentono all'operatore del settore sottoposto a pedaggio di identificare il destinatario di una richiesta di pagamento per un servizio di trasporto fornito, ad es. il riconoscimento della targa di licenza. Il ruolo consente la riscossione dei pedaggi in assenza di un'OBE installata nel veicolo;
- l'esecuzione dell'attività di controllo, il che include:
  - rilevare, registrare e gestire le violazioni (inclusa la frode) ogni volta che un veicolo attraversa il settore sottoposto a pedaggio. Questa responsabilità comprende anche il controllo di conformità dei sistemi autonomi;
  - gestire le attività di controllo proteggendo al contempo i dati personali degli attori che rivestono il ruolo di conducente;
  - mettere in atto e attenersi a politiche di sicurezza e protezione dei dati personali per gli ambienti di addebito dei pedaggi.

## 6.5 Ruolo di gestione di un ambiente di addebito dei pedaggi

È anche necessaria la gestione complessiva di un ambiente di addebito dei pedaggi, che definisca e organizzi una politica di gestione quotidiana delle apparecchiature per l'addebito dei pedaggi cui partecipano molti operatori. È individuato un ruolo specifico per la gestione di un ambiente di addebito dei pedaggi, vale a dire la definizione e il rispetto di un insieme di regole che, complessivamente considerate, costituiscono la politica di un determinato regime o dell'ambiente di addebito dei pedaggi in generale.

Tra le responsabilità di questo ruolo rientrano:

- la fissazione di regole, il che include:
  - definire le politiche di sicurezza e di protezione dei dati personali da applicare al sistema EFC, operando quale autorità di sicurezza che definisce la politica di interazione tra i diversi settori di sicurezza;
  - definire e gestire i regimi identificativi e, se necessario, supportare il rilascio di documenti di identificazione (ID) che garantiscono codici di registrazione unici per gli organismi e i componenti e identificativi unici o regole uniche di generazione degli stessi per le applicazioni e i messaggi EFC;
- la certificazione dei componenti dell'EFC, il che include:
  - definire i requisiti per la certificazione degli operatori interessati e delle apparecchiature utilizzate nel sistema EFC;
- la gestione delle controversie, il che include:
  - definire procedure operative tra gli operatori;
  - gestire le controversie tra gli operatori.

Unione europea

**Il servizio europeo di telepedaggio (SET)  
Guida all'applicazione della direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio  
stradale nell'Unione**

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea

2011 — 78 pagg. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-18638-7

doi:10.2833/68978





■ Ufficio delle pubblicazioni

ISBN 978-92-79-18638-7

