

P7_TA-PROV(2011)0325

Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale *II**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 6 luglio 2011 relativa alla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (17506/1/2010 – C7-0074/2011 – 2008/0062(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione del Consiglio in prima lettura (17506/1/2010 – C7-0074/2011),
 - vista la propria posizione in prima lettura¹ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0151),
 - visto l'impegno assunto dal rappresentante del Consiglio, con lettera del 22 giugno 2011, di approvare la posizione del Parlamento, in conformità dell'articolo 294, paragrafo 8, lettera a) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 7, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 66 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0208/2011),
1. adotta la posizione in seconda lettura figurante in appresso;
 2. approva la dichiarazione congiunta del Parlamento europeo e del Consiglio allegata alla presente risoluzione,
 3. prende atto delle dichiarazioni della Commissione allegate alla presente risoluzione,
 4. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 45 E del 23.2.2010, pag. 149.

Posizione del Parlamento europeo definita in seconda lettura il 6 luglio 2011 in vista dell'adozione della direttiva 2011/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 87, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

considerando quanto segue:

- (1) ***Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione.*** L'Unione attua una politica tesa a migliorare la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime, dei feriti e dei danni materiali. Un elemento importante di tale politica è l'applicazione coerente delle sanzioni per le infrazioni commesse nell'Unione che mettono in grave pericolo la sicurezza stradale.
 - (2) Tuttavia, vista la mancanza di procedure adeguate e nonostante le possibilità esistenti nell'ambito della decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera³, e della decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI⁴ ("le decisioni di Prüm"), avviene spesso che le sanzioni pecuniarie previste per determinati tipi di infrazioni stradali non vengano concretamente applicate quando le infrazioni sono commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa. La presente direttiva mira ad assicurare che anche in tali casi sia garantita l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale.
- (2 bis) Nella sua comunicazione del 20 luglio 2010, la Commissione ha sottolineato che il controllo dell'applicazione della normativa si conferma un elemento chiave per la creazione delle condizioni favorevoli alla riduzione sostanziale del numero di morti e feriti. Nelle sue conclusioni del 2 dicembre 2010 in materia di sicurezza stradale, il Consiglio ha inoltre chiesto di esaminare la necessità di un maggior rigore nell'applicazione del codice della strada da parte degli Stati membri e, se del caso, a livello di Unione, invitando la Commissione a esaminare le possibilità di armonizzare, se opportuno, il codice della strada a livello di Unione. La Commissione dovrebbe pertanto determinare la necessità di proporre in futuro ulteriori misure volte ad agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per infrazioni stradali, in particolare quelle connesse a incidenti gravi.***

² Posizione del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008 (GU C 45 E del 23.2.2010, pag. 149) e posizione del Consiglio in prima lettura del 17 marzo 2011 (GU C 136 E del 6.5.2011, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 6 luglio 2011.

³ GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1.

⁴ GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12.

- (2 ter) *Occorre altresì incoraggiare una maggiore convergenza delle misure di controllo tra gli Stati membri e, a tale proposito, la Commissione dovrebbe esaminare la necessità di definire norme comuni per le apparecchiature automatiche di controllo per la sicurezza stradale.*
- (2 quater) *È opportuno sensibilizzare i cittadini dell'Unione europea circa le normative in materia di sicurezza stradale in vigore nei vari Stati membri e l'attuazione della presente direttiva, in particolare attraverso appropriate misure volte a garantire la diffusione di informazioni sufficienti sulle conseguenze del mancato rispetto delle norme in materia di sicurezza stradale quando si viaggia in un altro Stato membro.*
- (3) Per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione e assicurare pari condizioni di trattamento ai conducenti, in particolare ai trasgressori residenti e non residenti, è opportuno che le sanzioni siano facilitate indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. A tal fine, occorre istituire un sistema di scambio transfrontaliero di informazioni per determinate infrazioni in materia di sicurezza stradale, a prescindere dalla loro natura civile o penale definita dal diritto dello Stato membro interessato, che consenta allo Stato membro dell'infrazione di accedere ai dati di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro d'immatricolazione.
- (4) Uno scambio transfrontaliero più efficace dei dati di immatricolazione dei veicoli, che semplifichi l'identificazione di persone sospettate di aver commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale, può accrescere l'effetto deterrente e indurre alla prudenza il conducente di un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro dell'infrazione, prevenendo con ciò gli incidenti stradali.
- (5) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla presente direttiva non sono soggette a un trattamento uniforme negli Stati membri. In alcuni Stati membri tali reati sono definiti dal diritto nazionale come un illecito "amministrativo", mentre in altri come un illecito "penale". La presente direttiva dovrebbe applicarsi indipendentemente dalla qualifica di tali infrazioni nel diritto nazionale.
- (6) Nell'ambito delle decisioni di Prüm gli Stati membri si concedono reciprocamente diritti di accesso ai rispettivi dati di immatricolazione dei veicoli per migliorare lo scambio di informazioni e per rendere più rapide le procedure in vigore. Nella presente direttiva dovrebbero essere incluse, per quanto possibile, le disposizioni relative alle specifiche tecniche e alla disponibilità dello scambio automatizzato di dati contenute nelle decisioni di Prüm.
- (7) *Le applicazioni software esistenti dovrebbero costituire la base per lo scambio di dati previsto dalla presente direttiva e agevolare nel contempo la presentazione di relazioni alla Commissione da parte degli Stati membri. Tali applicazioni dovrebbero permettere lo scambio rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. È opportuno sfruttare ■ l'applicazione software del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), che gli Stati membri sono tenuti ad applicare in relazione ai dati di immatricolazione dei veicoli a norma delle decisioni di Prüm ■. La Commissione dovrebbe valutare in una relazione il funzionamento delle applicazioni software utilizzate ai fini della presente direttiva.*
- (8) L'ambito d'applicazione *delle succitate applicazioni software dovrebbe essere* limitato ai processi usati nello scambio di informazioni tra i punti di contatto nazionali negli Stati

membri. Le procedure e i processi automatizzati nei quali le informazioni sono destinate ad essere utilizzate esulano dall'ambito d'applicazione *di tali applicazioni*.

- (9) La strategia di gestione delle informazioni per la sicurezza interna dell'Unione europea mira a trovare la soluzione più semplice, più facilmente reperibile e vantaggiosa in termini di costi per lo scambio di informazioni.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero poter contattare il proprietario, il titolare del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso infrazioni in materia di sicurezza stradale per *informarli* delle procedure applicabili e delle conseguenze giuridiche secondo il diritto dello Stato membro dell'infrazione. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero prevedere di inviare le informazioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale nella lingua dei documenti d'immatricolazione o nella lingua che la persona interessata possa comprendere con maggiore probabilità, onde assicurare che la persona in questione abbia capito chiaramente di quali informazioni si tratta. *Gli Stati membri dovrebbero applicare le opportune procedure atte a garantire che sia informato soltanto il diretto interessato e non una terza persona, con modalità analoghe a quelle adottate dagli Stati membri allorché indagano su siffatte infrazioni, tra cui, se del caso, tramite plico raccomandato.* Tale persona potrà in tal modo reagire adeguatamente alle informazioni in questione consentendole, in particolare chiedendo ulteriori informazioni, pagando la sanzione o esercitando i propri diritti della difesa, in particolare in caso di errore nell'identificazione. Ulteriori procedure sono contemplate dagli strumenti giuridici vigenti, fra cui gli strumenti di mutua assistenza e di reciproco riconoscimento, *ad esempio la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie*⁵.
- (11) Gli Stati membri dovrebbero prevedere di fornire traduzioni equivalenti in relazione alla lettera d'informazione inviata dallo Stato membro dell'infrazione, come previsto dalla direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali⁶.
- (11 bis) *Al fine di perseguire una politica di sicurezza stradale volta a raggiungere un livello elevato di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione, tenendo conto nel contempo dell'estrema diversità delle situazioni all'interno di quest'ultima, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi, fatte salve politiche e normative più restrittive, per assicurare una maggiore convergenza dei codici della strada e della loro applicazione tra gli Stati membri. Nel quadro della sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe esaminare la necessità di definire norme comuni al fine di stabilire metodi, prassi e standard minimi comparabili a livello di Unione, tenendo conto della cooperazione internazionale e degli accordi esistenti in materia di sicurezza stradale, in particolare della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968.*
- (11 ter) *Nel quadro della sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri, la Commissione dovrebbe esaminare l'esigenza di criteri comuni per le procedure di follow-up applicate dagli Stati Membri in caso di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria, conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali. Nella relazione la Commissione dovrebbe affrontare questioni quali le procedure per la trasmissione della*

⁵ GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16.

⁶ GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1.

decisione finale di irrogare una sanzione e/o una sanzione pecuniaria, come pure il riconoscimento e l'applicazione di tale decisione tra le autorità competenti degli Stati membri.

- (11 quater) Nel preparare la revisione della presente direttiva, è opportuno che la Commissione consulti tutti i soggetti interessati, quali le autorità o gli organismi competenti per l'applicazione della normativa in materia di circolazione stradale, le associazioni delle vittime e altre organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale.*
- (12) Una più stretta cooperazione tra le autorità preposte all'applicazione della legge dovrebbe andare di pari passo con il rispetto dei diritti fondamentali, in particolare il diritto al rispetto della riservatezza e alla protezione dei dati personali, garantito ■ da disposizioni speciali relative alla protezione dei dati che tengono conto in particolare della natura specifica dell'accesso in linea transfrontaliero a banche dati. *Occorre che le applicazioni software da sviluppare consentano uno scambio di informazioni in condizioni di sicurezza e garantiscano la riservatezza dei dati trasmessi. I dati raccolti nell'ambito della presente direttiva non dovrebbero essere utilizzati per scopi diversi da quelli previsti da quest'ultima. Gli Stati membri dovrebbero rispettare gli obblighi relativi alle condizioni di utilizzo e di conservazione temporanea dei dati.*
- (12 bis) Poiché i dati relativi all'identificazione di un trasgressore sono personali, è opportuno che gli Stati membri adottino le misure necessarie per assicurare l'applicazione delle pertinenti disposizioni della decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio, del 27 novembre 2008, sulla protezione dei dati personali trattati nell'ambito della cooperazione giudiziaria e di polizia in materia penale. Fatta salva l'osservanza dei requisiti procedurali previsti per le opposizioni e i ricorsi giurisdizionali degli Stati membri interessati, il diretto interessato dovrebbe essere informato di conseguenza, al momento della notifica dell'infrazione, dei propri diritti in materia di accesso, rettifica e cancellazione dei propri dati personali e al periodo massimo previsto dalla legge per la loro conservazione e dovrebbe altresì avere il diritto di ottenere la rettifica di dati personali inesatti o la cancellazione immediata di dati registrati indebitamente.*
- (13) I paesi terzi dovrebbero poter partecipare allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli, a condizione che abbiano concluso un accordo con l'Unione a tal fine. Tale accordo dovrebbe comprendere le necessarie disposizioni sulla protezione dei dati.
- (14) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, come previsto dall'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (15) A norma degli articoli 1 e 3 del protocollo (n. 21) sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e fatto salvo l'articolo 4 di tale protocollo, detti Stati membri non partecipano all'adozione della presente direttiva e non sono da essa vincolati o soggetti alla sua applicazione.
- (16) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo (n. 22) sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente direttiva, non è da essa vincolata, né è soggetta alla sua applicazione.

(16 bis) *Al fine di conseguire l'obiettivo dello scambio di informazioni tra gli Stati membri attraverso mezzi interoperabili, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, allo scopo di tenere conto delle relative modifiche alle decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI o allorché previsto dagli atti legislativi dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato -I. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga le opportune consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.*

(17) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"⁷, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.

(18) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, qualora siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(19) Il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato ed ha espresso un parere⁸,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva mira ad assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione mediante l'agevolazione dello scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione di sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale:

- a) eccesso di velocità;
- b) mancato uso della cintura di sicurezza;

⁷ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

⁸ GU C 310 del 5.12.2008, pag. 9.

- c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- d) guida in stato di ebbrezza;
- e) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;
- f) mancato uso del casco protettivo;
- g) uso di una corsia vietata;
- h) uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) "veicolo" ogni veicolo azionato da un motore, compresi i motocicli, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci;
- b) "Stato membro dell'infrazione", lo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa;
- c) "Stato membro d'immatricolazione", lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa;
- d) "eccesso di velocità", il superamento dei limiti di velocità in vigore nello Stato membro dell'infrazione per il tipo di strada e il tipo di veicolo in questione;
- e) "mancato uso della cintura di sicurezza", il mancato rispetto dell'obbligo di indossare la cintura di sicurezza o un dispositivo di ritenuta per bambini a norma della direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli⁹, e della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- f) "mancato arresto davanti a un semaforo rosso", il transito con semaforo rosso o con qualsiasi altro segnale pertinente di arresto, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- g) "guida in stato di ebbrezza", la guida in stato di alterazione dovuta all'alcol, come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- h) "guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti", la guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o di altre sostanze con effetto analogo, come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- i) "mancato uso del casco protettivo", il mancato rispetto dell'obbligo di indossare il casco protettivo, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- j) "circolazione su una corsia vietata", l'uso illecito di una corsia della strada, quale una corsia di emergenza, una corsia preferenziale per il trasporto pubblico o una corsia provvisoriamente

⁹ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26.

chiusa per motivi di congestione o di lavori stradali, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

- k) "uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida", l'uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- l) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- m) "consultazione automatizzata", la procedura di accesso on line per consultare le banche dati di uno, di alcuni o di tutti gli Stati membri o dei paesi partecipanti;
- n) "titolare del veicolo", la persona al cui nome è immatricolato il veicolo, come definita nella legislazione dello Stato membro di immatricolazione.

Articolo 4

Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, gli Stati membri autorizzano i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri, di cui al paragrafo 3 del presente articolo, ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate sui:

- a) dati relativi ai veicoli; nonché
- b) dati relativi ai proprietari o ai titolari del veicolo.

Gli elementi dei dati di cui alle lettere a) e b) che sono necessari per procedere alla consultazione rispettano i requisiti di cui all'*allegato -I. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 8 bis riguardo all'aggiornamento dell'allegato -I in funzione del progresso tecnico, allo scopo di tener conto delle pertinenti modifiche alle decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI o allorché previsto dagli atti legislativi dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato -I.*

2. Qualsiasi consultazione in forma di richiesta presentata è effettuata dal punto nazionale di contatto dello Stato membro dell'infrazione che utilizza un numero completo di immatricolazione.

Le consultazioni sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte nel capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, *fatta eccezione per il suo punto 1, per il quale si applicano le procedure di cui all'allegato -I della presente direttiva.*

Conformemente alla presente direttiva, lo Stato membro dell'infrazione utilizza i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui agli articoli 2 e 3.

3. Per *lo scambio* di dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale ■. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dalla legislazione applicabile dello Stato membro interessato.

4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, *senza scambio di dati provenienti*

da altre banche dati. Essi garantiscono altresì che lo scambio di informazioni sia effettuato in modo efficiente in termini di costi e in modo sicuro, garantendo la riservatezza dei dati trasmessi, nella misura del possibile utilizzando applicazioni software esistenti, come quella appositamente concepita ai fini dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI, e versioni modificate di tali applicazioni software, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato -I della presente direttiva e al capo 3, punti 2 e 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI. Le versioni modificate delle applicazioni software prevedono tanto la modalità di scambio in tempo reale on-line quanto la modalità di scambio batch, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple in un unico messaggio.

5. Ciascuno Stato membro sostiene le proprie spese derivanti dalla gestione, dall'utilizzo e dalla manutenzione delle applicazioni software di cui all'articolo 4.

Articolo 5

Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. *Lo Stato membro dell'infrazione decide se avviare o meno* procedimenti di follow-up riguardanti le infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2.

Qualora lo Stato membro dell'infrazione decida di avviare siffatti procedimenti, esso ne informa, a norma della sua legislazione *nazionale*, il proprietario, il titolare del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale.

Tale comunicazione include, conformemente alla legislazione nazionale, le conseguenze giuridiche nel territorio dello Stato membro dell'infrazione a norma della legislazione dello Stato membro.

2. Quando invia la lettera d'informazione al proprietario, al titolare del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale, lo Stato membro dell'infrazione include, conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente quale, *in particolare*, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, *il titolo dei testi delle disposizioni di diritto nazionale violate e la relativa sanzione* e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione.

A tal fine, lo Stato membro dell'infrazione può utilizzare il modello riportato nell'allegato.

3. Qualora lo Stato membro dell'infrazione decida di avviare procedimenti di follow-up riguardanti le infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, lo Stato membro dell'infrazione, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, invia la lettera d'informazione nella lingua del documento d'immatricolazione, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.

Articolo 6

Relazione degli Stati membri alla Commissione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione *preliminare* entro *dodici mesi dalla fine del periodo di recepimento*. *Essi trasmettono alla Commissione altresì una relazione esaustiva entro trenta mesi dalla fine del periodo di recepimento* e in seguito ogni sue anni.

*Le relazioni esaustive indicano il numero di consultazioni automatizzate effettuate dallo Stato membro dell'infrazione destinate al punto nazionale di contatto dello Stato membro di immatricolazione a seguito delle infrazioni commesse nel suo territorio, insieme **al tipo di infrazioni per cui sono state inviate le richieste** e al numero di richieste fallite e alla ragione di tali richieste.*

In esse figura inoltre una descrizione della situazione nazionale per quanto riguarda il seguito dato alle infrazioni connesse alla sicurezza stradale, in base alla percentuale di tali infrazioni cui hanno fatto seguito lettere d'informazione.

Articolo 7

Protezione dei dati

I. Le disposizioni in materia di protezione dei dati contenute nella decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio, del 27 novembre 2008, sulla protezione dei dati personali trattati nell'ambito della cooperazione giudiziaria e di polizia in materia penale¹⁰, si applicano ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva.

I bis. *In particolare, ciascuno Stato membro garantisce che i dati personali trattati ai sensi della presente direttiva possano, entro un periodo di tempo adeguato, essere rettificati se inesatti e cancellati o bloccati allorché non più necessari, come previsto dagli articoli 4 e 5 della decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio, disponendo altresì che sia stabilito un limite di tempo per la conservazione dei dati, come previsto dall'articolo 9 della medesima decisione quadro.*

Ciascuno Stato membro garantisce altresì che, per quanto riguarda il trattamento di dati personali a norma della presente direttiva, i dati in questione siano utilizzati unicamente per le finalità di cui all'articolo 1 e che i soggetti interessati godano dei diritti d'informazione, di accesso, di rettifica, cancellazione o blocco, di compensazione e di ricorso giurisdizionale identici a quelli previsti dal diritto nazionale nell'attuazione delle pertinenti disposizioni della decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio.

Tutte le pertinenti disposizioni in materia di protezione dei dati contenute nelle decisioni di Prüm si applicano altresì ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva.

I ter. *Qualunque soggetto interessato ha il diritto di ottenere informazioni in merito a quali dati personali registrati nello Stato membro d'immatricolazione sono stati trasmessi allo Stato membro dell'infrazione, tra cui la data della richiesta e l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione.*

Articolo 8

Informazione destinata ai conducenti nell'Unione

I. La Commissione mette a disposizione sul proprio sito web una sintesi in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione delle norme vigenti negli Stati membri che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni su tali norme.

I bis. *Gli Stati membri forniscono agli utenti della strada le necessarie informazioni sulle norme vigenti sul loro territorio e sulle misure di applicazione della presente direttiva in*

¹⁰ GU 350 del 30.12.2008, pag. 60.

collaborazione con, tra altri organismi, enti addetti alla sicurezza stradale, organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale o club automobilistici.

Articolo 8 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dal presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione elabora una relazione sulla delega di poteri al più tardi nove mesi prima del termine del periodo di cinque anni. La delega di poteri è tacitamente prorogata di periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima del termine di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o a una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà notifica simultanea al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza del predetto termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9

Revisione della direttiva

Entro ...*, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva. *Nella relazione la Commissione si concentra in particolare sui seguenti aspetti* e, se del caso, *formula proposte volte a contemperarli*:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della presente direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale;*
- una valutazione dell'efficacia della presente direttiva ai fini della riduzione del numero di vittime sulle strade dell'Unione, in particolare la valutazione se su tale efficacia incida la copertura geografica della presente direttiva;*

* GU: inserire la data corrispondente a *trentasei mesi dopo il termine del periodo previsto per il recepimento.*

- *una valutazione della necessità di definire norme comuni per le apparecchiature e le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare, a livello di Unione, linee direttrici in materia di sicurezza stradale nel quadro della politica comune dei trasporti, al fine di garantire una maggiore convergenza dell'applicazione della normativa stradale da parte degli Stati membri attraverso metodi e pratiche comparabili. Le linee direttrici possono contemplare almeno il mancato rispetto dei limiti di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso;*
- *una valutazione della necessità di rafforzare l'esecuzione dei provvedimenti per le infrazioni del codice della strada in materia di sicurezza e proporre criteri comuni riguardo alle procedure di follow-up in caso di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria, nel quadro di tutte le politiche dell'Unione in materia, tra cui la politica comune dei trasporti;*
- *possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno;*
- *una valutazione delle applicazioni informatiche di cui all'articolo 4, paragrafo 4, al fine di garantire una corretta applicazione della presente direttiva nonché uno scambio efficiente, rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli.*

Articolo 10

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 11

Entrata in vigore

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

Articolo 12

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva conformemente ai trattati.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

* GU: inserire la data corrispondente a ventiquattro mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO -I

Elementi dei dati inerenti alla ricerca di cui all'articolo 4

<i>Elemento</i>	<i>O/F¹¹</i>	<i>Osservazioni</i>
<i>Dati relativi al veicolo</i>	<i>O</i>	
<i>Stato membro di immatricolazione</i>	<i>O</i>	
<i>Numero di immatricolazione</i>	<i>O</i>	<i>(A²)</i>
<i>Dati relativi all'infrazione</i>	<i>O</i>	
<i>Stato membro dell'infrazione</i>	<i>O</i>	
<i>Data di riferimento dell'infrazione</i>	<i>O</i>	
<i>Ora di riferimento dell'infrazione</i>	<i>O</i>	
<i>Scopo della consultazione</i>	<i>O</i>	<i>Codice del tipo di infrazione per le infrazioni elencate all'articolo 2 della direttiva</i> <i>1 = eccesso di velocità</i> <i>2 = guida in stato di ebbrezza</i> <i>3 = mancato uso della cintura di sicurezza</i> <i>4 = mancato arresto davanti a un semaforo rosso</i> <i>5 = uso di una corsia vietata</i> <i>10 = guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti</i> <i>11 = mancato uso del casco protettivo</i> <i>12 = uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida</i>

Elementi dei dati forniti di cui all'articolo 4

Parte prima: dati relativi ai veicoli

<i>Elemento</i>	<i>O/F¹²</i>	<i>Commento</i>
<i>Numero di immatricolazione</i>	<i>O</i>	
<i>Numero di telaio/VIN</i>	<i>O</i>	
<i>Paese di immatricolazione</i>	<i>O</i>	
<i>Marca</i>	<i>O</i>	<i>(D.1¹³) ad es. Ford, Opel, Renault, ecc.</i>
<i>Modello commerciale del veicolo</i>	<i>O</i>	<i>(D.3) ad es. Focus, Astra, Megane</i>
<i>Codice categoria UE</i>	<i>O</i>	<i>(J) ciclomotori, moto, auto ecc.</i>

¹¹ O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.

² Abbreviazione armonizzata (cfr. direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29.4.1999).

¹² O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.

¹³ Abbreviazione armonizzata (cfr. direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29.4.1999).

Parte II. Dati relativi ai titolari o ai proprietari del veicolo

Elemento	O/F¹	Commento
Dati relativi ai titolari del veicolo		(C.1²) I dati si riferiscono ai titolari del certificato di immatricolazione interessato.
Nome (ragione sociale) dei titolari del certificato di immatricolazione	O	(C.1.1.) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli, ecc. I e il nome è comunicato in un formato stampabile
Nome	O	(C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali e il nome è comunicato in un formato stampabile
Indirizzo	O	(C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, la località di residenza, il paese di residenza, ecc. e l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Persona giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo.
Nome (ragione sociale) dei proprietari	O	(C.2.1)
Nome	O	(C.2.2)
Indirizzo	O	(C.2.3)
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Persona giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
		In caso di veicoli rottamati, veicoli o numeri di targa rubati o immatricolazioni scadute, non si forniscono informazioni sul proprietario/titolare. Al loro posto, si trasmette il messaggio "Informazioni non comunicate".

ALLEGATO

MODELLO per la lettera d'informazione

di cui all'articolo 5

[COPERTINA]

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente]

[Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

riguardante un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa in

[nome dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione]

Il [data] un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa con il veicolo con numero di immatricolazione, marca, modello, è stata rilevata da[nome dell'organismo responsabile].

[Alternativa 1]¹⁴

Lei è registrato come titolare del certificato di immatricolazione del veicolo summenzionato.

[Alternativa 2]¹

Il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo summenzionato ha indicato che lei stava guidando il veicolo quando l'infrazione in materia di sicurezza stradale è stata commessa.

Gli estremi dell'infrazione sono descritti alla pagina 3.

L'importo della sanzione pecuniaria applicabile a questa infrazione è di EUR / [valuta nazionale].

La scadenza per il pagamento è fissata al

Se non intende pagare la sanzione pecuniaria, Le consigliamo di compilare il modulo di risposta allegato (pagina 4) e di inviarlo all'indirizzo indicato.

La presente lettera è trattata a norma della legislazione nazionale dello ... [nome dello Stato membro dell'infrazione].

¹⁴ Cancellare le voci non pertinenti.

Estremi dell'infrazione

a) Dati riguardanti il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa:

Numero di immatricolazione:

Stato di immatricolazione:

Marca e modello:

b) Dati riguardanti l'infrazione:

Luogo, data e ora in cui è stata commessa l'infrazione:

Natura e qualificazione giuridica dell'infrazione:

eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, mancato arresto davanti a un semaforo rosso, guida in stato di ebbrezza, guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, mancato uso del casco protettivo, uso di una corsia vietata, uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida¹⁵

Descrizione dettagliata dell'infrazione:

Estremi delle vigenti disposizioni di legge:

Descrizione o riferimento alla prova dell'infrazione:

¹⁵ Cancellare le voci non pertinenti.

c) Dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione¹⁶:

tipo di dispositivo per rilevare l'eccesso di velocità, il mancato uso della cintura di sicurezza, il mancato arresto davanti a un semaforo rosso, la guida in stato di ebbrezza, la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato uso del casco protettivo, l'uso di una corsia vietata, l'uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida¹⁷:

Specifica del dispositivo:

Numero identificativo del dispositivo:

Data di validità dell'ultima calibratura:

d) Risultato dell'utilizzo del dispositivo:

[l'esempio riguarda l'eccesso di velocità; saranno aggiunte altre infrazioni:]

Velocità massima:

Velocità misurata:

Velocità misurata corretta per tenere conto del margine di errore:

¹⁶ Non pertinente se non sono stati utilizzati dispositivi.

¹⁷ Cancellare le voci non pertinenti.

Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello)

A. Identità del conducente:

- Cognome e nome:
- Luogo e data di nascita:
- Patente n.: ... rilasciata il (data): ... a (luogo):
- Indirizzo:

B. Elenco delle domande:

1. Il veicolo, marca ..., numero di immatricolazione ..., è immatricolato a Suo nome? sì/no¹⁸

In caso di risposta negativa, il titolare del certificato di immatricolazione è:

(cognome, nome, indirizzo)

2. Riconosce di aver commesso l'infrazione rilevata? sì/no¹

3. In caso di risposta negativa, si prega di illustrarne i motivi:

Si prega di inviare il modulo compilato entro 60 giorni dalla data della presente lettera d'informazione all'autorità seguente:

all'indirizzo seguente:

¹⁸ Cancellare le voci non pertinenti.

INFORMAZIONI

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente di ... [nome dello Stato membro dell'infrazione].

Se non viene avviato un procedimento, il destinatario sarà informato entro sessanta giorni dal ricevimento del modulo di risposta.

Se viene avviato un procedimento, si applica la procedura seguente:

[da completare a cura dello Stato membro dell'infrazione – indicare quale procedura sarà seguita, fornendo informazioni sulla possibilità di ricorso contro la decisione di avviare un procedimento e sulla relativa procedura. Le informazioni devono comprendere in ogni caso: il nome e l'indirizzo dell'autorità incaricata di avviare un procedimento; il termine per il pagamento; il nome e l'indirizzo dell'organismo al quale presentare ricorso; i termini per la presentazione del ricorso].

La presente lettera non comporta, in quanto tale, conseguenze giuridiche.

Dichiarazione comune del Parlamento europeo e del Consiglio sulle tavole di concordanza

L'accordo raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio nel trilogico del 20 giugno 2011, concernente la proposta di direttiva intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale non pregiudica l'esito dei negoziati interistituzionali in corso sulle tavole di concordanza.

Dichiarazione della Commissione sulle tavole di concordanza

La Commissione rammenta l'impegno assunto per garantire che gli Stati membri elaborino tavole di concordanza recanti i provvedimenti di recepimento adottati per ciascuna direttiva dell'Unione europea e le trasmettano alla Commissione nel quadro del recepimento della legislazione dell'Unione europea, nell'interesse dei cittadini, di una migliore legiferazione e di una maggiore trasparenza giuridica nonché al fine di agevolare l'esame della conformità delle norme nazionali alle disposizioni dell'Unione europea.

La Commissione guarda con rammarico alla mancanza di sostegno nei confronti della disposizione inclusa nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, che mirava a rendere obbligatoria l'elaborazione di tavole di concordanza.

La Commissione, in uno spirito di compromesso e allo scopo di garantire l'immediata adozione di detta proposta, è disposta ad accettare la sostituzione della disposizione concernente l'obbligatorietà delle tavole di concordanza inclusa nel testo con un pertinente considerando che incoraggi l'aderenza a tale prassi da parte degli Stati membri.

La posizione adottata dalla Commissione nella presente procedura, tuttavia, non è da considerarsi un precedente. La Commissione continuerà a impegnarsi, in collaborazione con il Parlamento europeo e il Consiglio, affinché si pervenga a una soluzione adeguata alla presente questione istituzionale trasversale.

Dichiarazione della Commissione sulle linee direttrici in materia di sicurezza stradale

La Commissione valuterà la necessità di sviluppare linee direttrici a livello di Unione europea al fine di garantire una maggiore convergenza nell'applicazione dei codici della strada da parte degli Stati membri attraverso metodi, pratiche, norme e frequenze dei controlli comparabili, in particolare in relazione all'eccesso di velocità, alla guida in stato di ebbrezza, al mancato uso della cintura di sicurezza e al transito con semaforo rosso.

