



Relazione
ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto: Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida
Codice della proposta: COM (2023) 128
Codice interistituzionale: 2023/0055 (COD)
Amministrazione con competenza prevalente: Ministero dell'Interno.

Premessa: finalità e contesto

La proposta di direttiva in argomento mira ad istituire un quadro a livello UE per stabilire l'effetto delle decisioni di ritiro della patente di guida e per prevenire l'impunità di coloro che commettono infrazioni stradali; ciò attraverso il principio secondo cui gli effetti correlati alla revoca, alla sospensione o alla limitazione di una patente di guida dovrebbero essere applicati nella misura più ampia possibile in tutta l'Unione, attuando quindi la decisione di ritiro" (adottata dallo SM dove il conducente ha commesso la violazione) a livello di Unione (con adozione del provvedimento da parte dello SM che ha emesso la patente).

L'ambito di applicazione dell'iniziativa riguarda le infrazioni stradali che contribuiscono maggiormente agli incidenti stradali e alle morti sulle strade, ossia: eccesso di velocità; guida in stato di ebbrezza; guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e comportamenti alla guida che cagionano morte o lesioni personali gravi a seguito di infrazioni riguardanti la sicurezza stradale.

L'assenza di un quadro dell'UE ben definito per il ritiro della patente di guida a livello di Unione, garantito mediante il riconoscimento reciproco delle decisioni in materia, pone alcune difficoltà per quanto riguarda la prevenzione degli abusi da parte dei conducenti e incide sulla sicurezza stradale.

Secondo la relazione presentata dalla Commissione, le Autorità nazionali hanno stimato che, in media, il numero di infrazioni che determina decisioni di ritiro della patente di guida sia compreso tra 25 000 e oltre 50 000 all'anno.

Il numero di decisioni di ritiro della patente di guida di conducenti non residenti (ad es. la cui patente di guida non è stata rilasciata nello stesso Stato membro che ne impone il ritiro) è stato stimato tra 0 e 5 000.

Alla luce dei lavori preparatori della proposta di direttiva è emerso che l'istituzione di un sistema specifico ed efficiente per garantire l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida potrebbe avere effetti significativi sulla sicurezza stradale anche in

considerazione della contemporanea adozione da parte della Commissione di altre due proposte legislative:

- la revisione della direttiva (UE) 2015/413, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, e
- la revisione della direttiva 2006/126/CE, concernente la patente di guida.

La direttiva (UE) 2015/413 (c.d. cross border enforcement directive - CBE) è uno dei pilastri dell'applicazione delle norme in materia di determinate infrazioni stradali, qualora tali infrazioni siano state commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui l'infrazione è stata commessa, il che nella maggior parte dei casi indica anche che il trasgressore non è residente. È quindi importante allineare il più possibile l'ambito di applicazione della proposta legislativa in oggetto a quello della direttiva (UE) 2015/413. In caso contrario le autorità competenti potrebbero non disporre di strumenti sufficienti per svolgere efficacemente le indagini che determinerebbero decisioni di ritiro di patenti di guida.

I trasgressori non residenti potrebbero inoltre non beneficiare dello stesso livello di garanzie procedurali dei residenti, un aspetto che la revisione di tale direttiva mira a garantire più efficacemente. Al riguardo, durante i lavori preparatori della presente proposta è emerso chiaramente che, se da un lato le soglie applicabili che portano a decisioni di ritiro della patente di guida differiscono notevolmente da uno Stato membro all'altro, certe infrazioni in materia di sicurezza stradale determinano decisioni di ritiro della patente in tutti gli Stati membri o nella maggior parte di essi.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica della proposta è l'articolo 91. 1 c) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), concernente le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto per motivi di sicurezza stradale è necessario che, all'interno dell'Unione europea, le decisioni di ritiro della patente di guida abbiano effetto a livello di Unione. Questo obiettivo può essere conseguito solo attraverso uno strumento giuridico dell'UE in assenza del quale non sarebbe possibile porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e nell'indurre un cambiamento comportamentale tale da garantire una maggiore sicurezza stradale.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità poiché le misure previste non vanno al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale conferendo un effetto a livello di Unione alle decisioni di ritiro della patente di guida derivanti dalla commissione di determinate infrazioni in materia di sicurezza stradale.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è sostanzialmente positiva in quanto allineata

agli obiettivi generali stabiliti dall'Unione europea di migliorare la sicurezza stradale. La proposta non riveste carattere di urgenza.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale.

Si osserva che le autorità che possono adottare decisioni di ritiro della patente di guida variano da uno Stato membro all'altro. L'imposizione di una decisione di ritiro della patente di guida a livello di Unione dovrebbe pertanto essere stabilita sulla base del diritto nazionale dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente. Nell'ambito della proposta, gli Stati membri saranno tenuti a prevedere un effetto ausiliario a livello di Unione, conformemente alle rispettive legislazioni nazionali, per le decisioni di ritiro della patente di guida prese da un altro Stato membro.

Inoltre, come sopra accennato, parallelamente alla presente proposta è in corso la revisione della direttiva (UE) 2015/413, per motivi di coerenza giuridica. A tale riguardo è opportuno ribadire che la direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe diventare il pilastro delle indagini, il che contribuisce indirettamente anche all'applicazione delle norme, in particolare nei casi in cui il trasgressore sia stato individuato a distanza. Poiché la direttiva (UE) 2015/413 riveduta mira ad ampliare lo scambio di informazioni e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri, si può presumere che il numero di infrazioni oggetto di indagini con esito positivo e, di conseguenza, anche le decisioni di ritiro della patente di guida aumenteranno in modo sostanziale.

Analogamente, la revisione della direttiva (UE) 2015/413 mira a garantire un livello più elevato di tutela procedurale e dei diritti fondamentali per i trasgressori non residenti, indipendentemente dal fatto che l'infrazione sia stata individuata a distanza o che il trasgressore sia arrestato prima di lasciare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

Sulla base di quanto descritto, si ravvisa la competenza primaria in materia de qua in capo al Ministero dell'Interno, residuando a questa Amministrazione la necessaria e conseguente implementazione delle procedure informatiche della rete dell'Unione RESPER, gestita dal CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Per quanto attiene alle competenze del MIT si prevede che la proposta di Direttiva avrà un impatto finanziario – al momento non quantificabile - poiché saranno necessari adeguamenti delle procedure informatiche gestite dal CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile del MIT che è connesso alla rete UE delle patenti di guida -RESPER.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali)

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Dalla proposta di Regolamento si prevedono effetti sull'organizzazione del MIT ed in particolare della Direzione generale per la motorizzazione che gestisce l'archivio nazionale dei veicoli che è connesso alla rete RESPER.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La proposta contribuirà al miglioramento della sicurezza stradale ed alla certezza dell'applicazione del diritto anche nei confronti dei conducenti titolari di patente di guida che commettono infrazioni quando circolano in uno SM diverso da quello che ha rilasciato la patente.

Altro

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nelle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, anche in base alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.
