

## **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**

L'obiettivo principale della proposta di direttiva in argomento è migliorare la sicurezza stradale e garantire un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'unione.

L'assenza di un quadro 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 ed incide sulla sicurezza stradale.

Ad oggi, l'ambito di applicazione dei provvedimenti di ritiro della patente è *"limitato al territorio dello Stato membro in cui si è verificato il comportamento illecito e il loro effetto si limita al mancato riconoscimento della validità della data patente specifica all'interno di tale territorio. Pertanto, in mancanza di interventi da parte dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida, quest'ultima continua ad essere riconosciuta in tutti gli altri Stati membri. Un tale scenario impedisce di raggiungere un livello più elevato di sicurezza stradale nell'Unione"*.

Detta proposta mira, dunque, ad attribuire efficacia in tutto il territorio dell'Unione della decisione di ritiro della patente di guida, emessa da uno Stato membro nei confronti di una persona che non ha la propria residenza normale in detto Stato.

Al riguardo, si evidenzia che l'emanazione di decisioni di ritiro della patente di cui all'art. 2.1 della proposta di direttiva in oggetto, rientra nelle attribuzioni del prefetto, secondo quanto previsto dagli articoli 218 e 219 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, per le sanzioni accessorie relative a illeciti amministrativi, e dagli articoli 222 e 223 del medesimo decreto legislativo, per le sanzioni accessorie e per i provvedimenti di natura cautelare relativi ad illeciti penali.

In attuazione degli articoli 4 e 5 della proposta di direttiva, il provvedimento ostativo emesso dal prefetto sulla patente comunitaria dovrà essere comunicato al punto di contatto nazionale che, tramite la rete RESPER (*RESeau PERmis de conduire*) effettua la notifica allo Stato di emissione. Secondo la prassi vigente, il provvedimento di sospensione o di revoca di una patente italiana emesso dal prefetto viene registrato sull'archivio nazionale degli abilitati alla guida istituito presso il CED del Ministero delle infrastrutture e trasporti che è stato individuato, in Italia, quale punto di contatto nazionale.

Detta rete RESPER, a seguito delle modifiche alla direttiva 2006/126/CE, è stata istituzionalizzata nell'ordinamento nazionale con l'art. 116-bis C.d.S. e interconnette gli archivi della patente di guida degli Stati membri dell'UE, per garantire l'effettiva libertà di circolazione, rafforzare la sicurezza sulle strade dell'Unione nonché ridurre le possibilità di frode.

In Italia, come già detto, il punto di contatto nazionale in tale ambito è individuato nel Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Quest'ultimo, già con la circolare Prot. n. 12042/RU del 23.05.16 aveva infatti evidenziato che: *"L'articolo 7, paragrafo 5, lettera d) della direttiva 2006/126/CE*

*prevede che ciascun Stato membro o Stato appartenente allo Spazio economico europeo, al fine di scongiurare il rilascio di una patente di guida ad un soggetto già titolare di ulteriore patente rilasciata da un altro Stato membro, utilizzi la rete UE delle patenti di guida, detta "rete RESPER" (RESeau PERmis de conduire)".*

Peraltro, detto Ministero ha reso noto che la connessione dell'archivio nazionale delle patenti alla rete RESPER è già operativa da alcuni mesi. Conseguentemente, la competenza per l'attuazione a livello primario e secondario della presente direttiva, nella parte riguardante l'implementazione delle procedure informatiche della rete RESPER, ricade in capo al predetto Dicastero (attuazione degli adempimenti di cui agli articoli 5, 9, 11 e 12 della proposta di direttiva).

## **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 infatti 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 di cui all'art. 5 par. 3 TUE secondo cui *"nei settori che non sono di sua competenza esclusiva l'Unione interviene soltanto se e in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, né a livello centrale né a livello regionale e locale, ma possono, a motivo della portata o degli effetti dell'azione in questione, essere conseguiti meglio a livello di Unione"*.

Infatti, l'obiettivo della sicurezza stradale può essere conseguito a livello dell'Unione solo attraverso uno strumento giuridico che coinvolga tutti gli Stati membri.

### **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità poiché, conformemente a quanto previsto dall'art. 5 TUE, il contenuto e la forma dell'azione dell'Unione si limitano a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati. In particolare, 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 disciplina in esame non appare presentare particolari motivi di criticità e risulta, pertanto, condivisibile che, ai fini di tutelare la sicurezza stradale in ambito UE, il provvedimento di ritiro della patente debba esplicitare la sua validità su tutto il territorio dell'Unione Europea. La proposta appare altresì conforme anche alla normativa di tutela della privacy in quanto come ivi espressamente indicato: *"i dati personali da scambiare con lo Stato membro di emissione dovrebbero essere limitati a quanto necessario ai fini dell'ottemperanza agli obblighi stabiliti dalla presente direttiva."*

La proposta non riveste carattere di urgenza.

## **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

L'ambito di applicazione dell'iniziativa riguarda le infrazioni stradali gravi che contribuiscono maggiormente agli incidenti stradali e alle morti sulle strade, e pertanto non comprende i provvedimenti di revoca e diniego della patente di guida di cui all'art. 120 C.d.S.

Infatti, come espressamente indicato nell'art.2 della proposta di direttiva, per infrazione grave in materia di sicurezza stradale devono intendersi:" a) guida in stato di ebbrezza come definita all'articolo 3, lettera g), della direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>; b) eccesso di velocità come definito all'articolo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2015/413; c) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti come definita all'articolo 3, lettera h), della direttiva (UE) 2015/413".

Ad ogni modo, la circostanza che le ipotesi di cui all'art. 120 C.d.S non siano comprese appare coerente con lo scopo dell'iniziativa che riguarda, appunto, le infrazioni stradali gravi che contribuiscono maggiormente agli incidenti stradali. Del resto, tutto il sistema di interscambio delle informazioni (il cd. "cross border") è circoscritto a un numero limitato di comportamenti valutati particolarmente pericolosi per la sicurezza della circolazione stradale.

## **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

### **C. Valutazione d'impatto**

#### **1. Impatto finanziario**

Al momento non si ritiene che la proposta di direttiva abbia un impatto finanziario sul ministero dell'Interno.

#### **2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

Non si ravvisano particolari criticità in merito agli effetti sull'ordinamento nazionale.

#### **3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

La norma non appare incidere sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

#### **4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

Non si ravvisano particolari effetti sull'organizzazione del Ministero dell'Interno in quanto l'attività di gestione delle informazioni e di notifica agli stati di emissione del titolo abilitativo alla guida spetta al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

#### **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**