



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 22 novembre 2010 (29.11)
(OR. en)

16309/10

Fascicolo interistituzionale:
2008/0062 (COD)

TRANS 333
CODEC 1265

RELAZIONE

del: Segretariato generale del Consiglio

al: COREPER

n. doc. prec.: 13356/10 TRANS 222 CODEC 789

n. prop. Comm.: 7984/08 TRANS 100 CODEC 416

Oggetto: *Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 2 e 3 dicembre 2010*

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale
- *Conclusioni sull'accordo politico*

Introduzione

1. Il 19 marzo 2008 la Commissione ha presentato una proposta volta ad agevolare l'applicazione di sanzioni in caso di determinate infrazioni al codice della strada commesse in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro e ciò mediante l'istituzione di un sistema per lo scambio di dati pertinenti fra Stati membri.
2. Si sono svolte intense discussioni durante la presidenza francese nel secondo semestre del 2008. La maggioranza delle delegazioni ha accolto favorevolmente la proposta, esprimendo tuttavia perplessità riguardo alla base giuridica della direttiva. Il Servizio giuridico del Consiglio ha manifestato le stesse perplessità in un parere scritto (doc. 12015/08).

3. Nella sessione del Consiglio TTE dell'ottobre 2008 quindici ministri hanno indicato di preferire una soluzione basata sul terzo pilastro. Nella sessione del Consiglio TTE del 9 dicembre 2008, i ministri hanno convenuto che gli organi preparatori del Consiglio dovevano proseguire i lavori per giungere a una soluzione (doc. 16942/1/08).

Lavori svolti in seno agli organi del Consiglio

4. Dal luglio 2010 il gruppo "Trasporti terrestri" ha ripreso l'esame della proposta, sulla scorta delle nuove proposte avanzate dalla presidenza belga, in particolare, riguardo alla base giuridica (articolo 87, paragrafo 2 del TFUE). Il 22 settembre 2010 il Comitato dei Rappresentanti permanenti ha confermato l'accordo sulla stessa base giuridica. La Commissione si è riservata di prendere posizione su questo tema.
5. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato a più riprese tra luglio e novembre 2010 il progetto di direttiva proposto. La presidenza belga è in grado pertanto di sottoporre all'esame del Comitato dei Rappresentanti permanenti l'allegato progetto di compromesso.

Temi che saranno dibattuti al Coreper

6. Base giuridica

- Il Comitato dei Rappresentanti permanenti ha esaminato la questione della scelta della base giuridica applicabile alla direttiva proposta convenendo ad ampia maggioranza, il 22 settembre 2010, che la base giuridica adeguata è l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE e non l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE, come indicato nella proposta iniziale della Commissione. CZ, che aveva espresso una riserva di esame al riguardo, ha comunicato successivamente di potersi associare al consenso. La Commissione non è stata ancora in grado di approvare la diversa base giuridica. Ha indicato tuttavia che non è sua intenzione ostacolare un simile accordo.

- Il tema della diversa base giuridica è strettamente legato inoltre all'opzione di partecipazione di IE e UK. Infatti, in virtù dell'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE quale base giuridica, IE e UK possono decidere se desiderano partecipare all'adozione e applicazione della direttiva proposta. A norma dell'articolo 3 del protocollo 21 allegato al TUE e al TFUE, queste delegazioni hanno tre mesi di tempo dalla presentazione della proposta della Commissione per notificare detta decisione al Consiglio. Tuttavia, poiché la proposta è stata presentata nel 2008, prima cioè dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, e si fonda su una base giuridica diversa, tale disposizione non si è potuta applicare. Il trattato di Lisbona non prevede una soluzione in simili circostanze. Per i motivi procedurali suesposti, IE e UK hanno indicato pertanto che potrebbero non essere in grado di approvare il 2 dicembre 2010 l'accordo politico proposto.

7. Ambito di applicazione (articolo 2)

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione della direttiva, la presidenza belga propone un elenco esaustivo di nove infrazioni. La proposta ha suscitato il consenso della maggior parte delle delegazioni; solo alcune delegazioni non hanno potuto accettare l'inclusione di tre specifiche infrazioni. Due delegazioni hanno proposto di limitare l'ambito di applicazione della direttiva alle infrazioni rilevate e registrate con una telecamera o un altro dispositivo idoneo. Un'altra delegazione ha proposto che la direttiva si applichi soltanto alle infrazioni che non prevedono l'intercettazione del trasgressore.

8. Lettera d'informazione sulle infrazioni connesse alla sicurezza stradale (articolo 4 bis)

- Per quanto concerne l'articolo 4 bis, alcune delegazioni vorrebbero rendere l'articolo obbligatorio, mentre altre sono favorevoli a un approccio non obbligatorio (o preferirebbero addirittura sopprimere l'articolo e il corrispondente allegato). Il tema dell'approccio obbligatorio/volontario è stato particolarmente dibattuto in relazione al primo comma (informazione del presunto trasgressore) e al terzo comma (stesura della lettera d'informazione nella lingua del presunto trasgressore).

Secondo alcune delegazioni, contrarie all'approccio obbligatorio, v'è il rischio in tal caso che l'articolo 4 bis possa risultare escluso dalla base giuridica della direttiva (l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE) in quanto ricadrebbe invece, a loro giudizio, sotto l'articolo 87, paragrafo 3 del TFUE. Varie delegazioni ritengono essenziale che i loro cittadini ricevano la lettera d'informazione in una lingua che capiscono. A mo' di soluzione, la presidenza belga propone di sopprimere, nel primo e terzo comma, i termini ""è incoraggiato" o "deve" ("*shall*") per venire incontro a entrambe le parti.

- Due delegazioni si sono dette preoccupate per il fatto che la lettera d'informazione possa essere considerata dai loro cittadini un'ordinanza penale, contrariamente a quanto previsto dal diritto nazionale. È stata pertanto inserita nel quarto comma una frase che fa riferimento al rispetto dei diritti fondamentali. Sono stati inoltre integrati il testo del considerando 10 e il modello di lettera d'informazione per tener conto di quanto sopra.

9. **Questione inerente alla Costituzione tedesca**

DE (affiancata da SK) insiste affinché sia inserita all'articolo 4, paragrafo 1 una frase che possa aiutarla a risolvere un problema legato all'ordinamento giuridico interno. Due delegazioni sono contrarie a tale inserzione. DE teme che, qualora non sia possibile accertare l'identità del reale conducente del veicolo che ha commesso l'infrazione, il proprietario/titolare del veicolo possa essere ritenuto responsabile. Tale soluzione costituirebbe una violazione del principio "nessuna pena senza prova di colpevolezza" sancito dalla Costituzione tedesca.

Altri punti in sospeso

10. UK ha formulato una riserva di esame parlamentare sul testo allegato. Gli altri punti rimasti in sospeso sono indicati nelle note in calce al documento in allegato.

Conclusioni

11. Si invita pertanto il Coreper a esaminare i punti in sospeso e a risolverli al fine di pervenire a una conclusione sull'accordo politico nella sessione del Consiglio TTE del 2 dicembre 2010.

Progetto di compromesso della presidenza

Proposta di direttiva¹ del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa 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,
visto il parere del Garante europeo della protezione dei dati²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

CONSIDERANDO QUANTO SEGUE:

- (1) 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 che vengono commesse nell'Unione e che mettono in grave pericolo la sicurezza stradale.

¹ IT preferirebbe che lo strumento fosse un regolamento.

² GU C 310 del 5.12.2008, pag. 9.

³ *Posizione del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008.*

- (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 transfrontaliera⁴, e della decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI⁵ (di seguito "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 nondimeno garantita l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni connesse alla sicurezza stradale.
- (3) Per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione e assicurare pari condizioni di trattamento a trasgressori residenti e non residenti, occorre che le sanzioni siano applicate indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. A tal fine, occorre istituire un sistema di scambio transfrontaliero di informazioni per determinate infrazioni connesse alla 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 di dati di immatricolazione dei veicoli e un'identificazione semplificata del trasgressore possono avere un 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 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 dalle definizioni date a tali infrazioni nel diritto nazionale⁶.

⁴ GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1.

⁵ GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12.

⁶ Comm.: riserva.

- (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 attuali procedure. La presente direttiva dovrebbe tener conto, per quanto possibile, delle disposizioni relative alle specifiche tecniche e alla disponibilità dello scambio automatizzato di dati contenute nelle decisioni di Prüm.
- (7) Occorre sfruttare il fatto che 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, prevede lo scambio rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. Tale applicazione software dovrebbe pertanto costituire la base per lo scambio di dati previsto dalla presente direttiva ed agevolare nel contempo la presentazione delle relazioni alla Commissione da parte degli Stati membri.
- (8) L'ambito del sistema EUCARIS è limitato ai processi afferenti allo 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 del sistema.
- (9) La strategia di gestione delle informazioni per la sicurezza interna dell'UE 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 potersi rivolgere al proprietario/titolare del veicolo interessato per informarlo delle procedure corrispondenti nello Stato membro dell'infrazione e delle **conseguenze giuridiche secondo la giurisdizione di tale Stato membro**. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero prevedere di inviare le informazioni relative alle infrazioni connesse alla sicurezza stradale nella lingua dei documenti d'immatricolazione o nella lingua che la persona interessata possa comprendere con maggiore probabilità, onde assicurare che questa abbia capito chiaramente di quali informazioni si tratta. Essa potrà in tal modo reagire adeguatamente alle informazioni in questione consentendole, in particolare, di chiedere ulteriori informazioni, pagare la sanzione o esercitare i suoi diritti della difesa in caso di errore nell'identificazione. Ulteriori procedure sono contemplate dagli strumenti giuridici vigenti, fra cui gli strumenti di mutua assistenza e di reciproco riconoscimento⁷.

⁷ NL ha formulato una riserva.

- (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 penali⁸.
- (12) Una più stretta cooperazione tra le autorità incaricate dell'applicazione della legge dovrebbe andare di pari passo con il rispetto dei diritti fondamentali, in particolare il diritto al rispetto della riservatezza e la protezione dei dati personali, che deve essere garantito da disposizioni speciali relative alla protezione dei dati che tengano conto in particolare della natura specifica dell'accesso in linea transfrontaliero a banche dati. Le decisioni di Prüm soddisfano tali requisiti.
- (13) I paesi terzi dovrebbero poter partecipare allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli, a condizione che abbiano concluso un accordo con l'UE a tal fine. Tale accordo dovrebbe prevedere le necessarie disposizioni sulla protezione dei dati.
- (14) Nessuna disposizione della presente direttiva può essere interpretata in modo tale da obbligare gli Stati membri a non rispettare i diritti fondamentali sanciti dall'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- [(15) A norma dell'articolo 3 del protocollo 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, tali Stati membri hanno notificato che desiderano partecipare all'adozione e all'applicazione della presente direttiva.]⁹
- [(16) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo 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 e non è vincolata da essa, né è soggetta alla sua applicazione.]⁹

⁸ GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1.

⁹ Eventuale inserzione in una fase successiva.

- (17) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"¹⁰, 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 gli obiettivi della presente direttiva, in particolare assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni connesse alla sicurezza stradale, qualora siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, essere conseguiti 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 tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

¹⁰ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

La direttiva si applica alle seguenti infrazioni connesse alla sicurezza stradale¹¹:

- a) eccesso di velocità;
- b) mancato uso della cintura di sicurezza;
- c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- d) guida in stato di ebbrezza;]¹²
- [e) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;]¹²
- [f) mancato rispetto della distanza minima di sicurezza;]¹³

¹¹ RO propone di aggiungere la frase seguente: "nella misura in cui siano individuate e registrate con una telecamera o un altro dispositivo tecnico opportuno". FR propone che la presente direttiva si applichi solo alle infrazioni senza intercettazione.

¹² EE non desidera che tale infrazione sia inclusa nell'ambito di applicazione della direttiva. UK desidera includere solo le infrazioni registrate con una telecamera.

¹³ MT e RO non desiderano che tale infrazione sia inclusa nell'ambito di applicazione della direttiva.

- g) mancato uso del casco protettivo;
- h) uso di una corsia vietata;
- i) uso indebito di 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/CEE¹⁴ del Consiglio e della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- f) "mancato arresto davanti a un semaforo rosso", l'infrazione costituita dal transito con semaforo rosso o con qualsiasi altro segnale pertinente di arresto come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

¹⁴ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26).

- 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 rispetto della distanza minima di sicurezza", il mancato rispetto della distanza minima di sicurezza, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- j) "mancato uso del casco protettivo", **l'infrazione costituita dal mancato rispetto dell'obbligo di indossare** il casco protettivo, come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- k) "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 chiusa per motivi di congestione o di lavori stradali), come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- l) "uso indebito di cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida", l'uso indebito di cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- m) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- n) "consultazione automatizzata", la procedura di accesso on line per consultare le basi di dati di uno, di alcuni o di tutti i paesi partecipanti;
- o) "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 connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 2, gli Stati membri autorizzano i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri, di cui al paragrafo 2, ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate:

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

Gli elementi in questione dei dati di cui alle lettere a) e b) e che sono necessari per procedere alla consultazione rispettano i requisiti di cui al punto 1.2.2 del capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI del Consiglio¹⁵.

1 bis¹⁶ Qualsiasi consultazione in forma di richiesta presentata è effettuata dal punto nazionale di contatto dello Stato membro dell'infrazione con un numero completo di immatricolazione.

Le consultazioni sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte nel capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI del Consiglio.

2. Per la trasmissione di dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale per le richieste che riceve. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dalla legislazione applicabile dello Stato membro interessato.

¹⁵ DE e SK desiderano completare il paragrafo con la frase seguente: "Uno Stato membro può assoggettare la fornitura dei dati del titolare del veicolo alla condizione che tali dati siano usati esclusivamente per identificare il conducente.". AT e LU non desiderano che tale frase sia inclusa.

¹⁶ DE ha formulato una riserva.

3. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, in modo efficiente in termini di costi e in modo sicuro, nella misura del possibile utilizzando applicazioni software già esistenti, come quella **appositamente concepita ai fini dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI, e le versioni modificate da tale software**¹⁷.
4. **Ciascuno Stato membro sostiene le spese derivanti dalla gestione, dall'utilizzo e dalla manutenzione dell'applicazione software di cui all'articolo 3**¹⁸.

Articolo 4 bis¹⁹

Lettera d'informazione sulle infrazioni connesse alla sicurezza stradale

Qualora lo Stato membro dell'infrazione decida di **avviare procedimenti di follow-up riguardanti** le infrazioni connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 2, informa²⁰ il titolare, il proprietario o la persona altrimenti identificata dell'infrazione connessa alla sicurezza stradale a norma della legislazione dello Stato membro dell'infrazione e delle conseguenze giuridiche nel territorio dello Stato membro dell'infrazione a norma della legislazione dello Stato membro.

Quando invia la lettera d'informazione al titolare, al proprietario o alla persona identificata in altro modo, lo Stato membro dell'infrazione include a norma della legislazione nazionale ogni informazione pertinente quale la natura dell'infrazione di cui all'articolo 2, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione.

Lo Stato membro dell'infrazione può²¹ utilizzare il modello riportato nell'allegato della presente direttiva.

¹⁷ DE e RO desiderano che in tale paragrafo sia fatto un riferimento esplicito a Eucaris.

¹⁸ ES, PT e UK hanno espresso preoccupazioni per le eventuali ripercussioni finanziarie della proposta di direttiva suddetta.

¹⁹ LU, appoggiata da DE, EE e FI, preferiscono sopprimere l'articolo 4 bis e l'allegato. ES, FR, IT e PT non appoggiano la proposta.

²⁰ DE e EE preferiscono un'impostazione non obbligatoria.

²¹ IT, MT, RO desiderano "può utilizzare" anziché "utilizza".

Qualora lo Stato membro dell'infrazione decida di avviare procedimenti di follow-up riguardanti le infrazioni connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 2, lo Stato membro dell'infrazione, **al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali**²² 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 5

Relazione degli Stati membri alla Commissione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sull'attuazione della direttiva ogni due anni, la prima due anni e sei mesi dopo la data di recepimento. La relazione indica 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 numero di richieste fallite e alla natura di tali richieste.

Articolo 6²³

Protezione dei dati

Le disposizioni in materia di protezione dei dati contenute nella decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio si applicano ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva²⁴.

Inoltre, tutte le pertinenti disposizioni in materia di protezione dei dati contenute nella decisione 2008/615/GAI del Consiglio e nella decisione 2008/616/GAI del Consiglio si applicano altresì ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva.

²² IT, FI, NL, PT, RO, SI, UK desiderano "deve inviare".

²³ Comm. formula una riserva e desidera che sia inserito un riferimento esplicito alla direttiva 95/46/CE.

²⁴ UK desidera esaminare ulteriormente la questione della compatibilità delle date di recepimento della decisione quadro 2008/977/GAI e della presente direttiva.

Articolo 7

Informazione destinata ai conducenti nell'Unione

La Commissione mette a disposizione sul proprio sito web una sintesi in tutte le lingue ufficiali dell'UE 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.

Articolo 8

Revisione della direttiva

Entro ...* la Commissione presenta al Parlamento e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva da parte degli Stati membri, valuta se debbano essere aggiunte altre infrazioni connesse alla sicurezza stradale all'elenco di cui all'articolo 2 e formula, se del caso, proposte.

Articolo 9

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva almeno ventiquattro mesi dopo l'entrata in vigore. 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 del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

* *Cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.*

Articolo 10

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

Articolo 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

MODELLO per la lettera d'informazione

di cui all'articolo 4 bis

[COPERTINA]

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente] [Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

riguardante un'infrazione al codice della strada commessa in ... [nome dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione]

[il testo summenzionato deve essere riportato sulla copertina in tutte le lingue ufficiali dell'UE]

Il [data] un'infrazione al codice della strada commessa con il veicolo con numero di immatricolazione, marca, modello, è stata rilevata da[nome dell'organismo responsabile].

[Alternativa 1]²⁵

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

[Alternativa 2]²⁵

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

Gli estremi dell'infrazione sono descritti alla pagina 3.

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

La scadenza per il pagamento è fissata al

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

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

²⁵ Depennare le diciture inutili.

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:

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 rispetto della distanza minima di sicurezza, mancato uso del casco protettivo, uso di una corsia vietata, uso indebito di cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida²⁶

Descrizione dettagliata dell'infrazione:

Estremi delle vigenti disposizioni di legge:

Descrizione o riferimento alla prova dell'infrazione:

c) *Dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione:*²⁷

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 rispetto della distanza minima di sicurezza, il mancato uso del casco protettivo, l'uso di una corsia vietata, l'uso indebito di cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida²⁶:

Specifiche 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:

²⁶ Cancellare le voci non pertinenti.

²⁷ Non pertinente se non sono stati utilizzati dispositivi.

Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello e di contrassegnare l'opzione pertinente)

A. Identità del conducente:

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

B. Elenco delle domande:

Il veicolo, marca..., numero di immatricolazione ..., è immatricolato a Suo nome? Sì/No

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

(cognome, nome, indirizzo)

Riconosce di aver commesso l'infrazione rilevata?

Sì/No

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:

INFORMAZIONI

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente nello Stato in cui l'infrazione è stata commessa.

Se non viene avviato un procedimento, il destinatario sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta.

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

[da completare a cura dello Stato 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; la scadenza 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 conseguenze giuridiche.