



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 dicembre 2008
(OR. fr)**

16634/08

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0062 (COD)**

**TRANS 442
CODEC 1707**

RELAZIONE

della: Presidenza
al: Consiglio

n. doc. prec.: 16232/08 TRANS 424 CODEC 1662
n. prop. Com: 7984/08 TRANS 100 CODEC 416

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare
l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale
– Relazione sullo stato dei lavori

I. Stato dei lavori

1. Il 19 marzo 2008 la Commissione ha adottato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale (in seguito denominata la "proposta di direttiva"). Tale proposta persegue l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale nell'Unione europea e prevede a tal fine di agevolare l'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni per quattro infrazioni al codice della strada commesse con veicoli immatricolati negli Stati membri diversi dallo Stato dell'infrazione (eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso).

2. I primi dibattiti sotto la presidenza francese hanno messo in evidenza l'esistenza di un ampio consenso degli Stati membri sull'obiettivo della proposta di direttiva. Quest'ultima mira infatti a colmare un'effettiva lacuna in termini di sicurezza stradale (non si procede contro i conducenti di veicoli non immatricolati nello Stato dell'infrazione) e dovrebbe contribuire all'obiettivo di ridurre del 50% il numero di vittime della strada in Europa entro il 2010. Il Gruppo di lavoro "Trasporti terrestri" ha anche esaminato lo studio di impatto.
3. Sono stati tuttavia espressi dubbi sulla fondatezza della base giuridica scelta dalla Commissione nella proposta (articolo 71 del trattato CE, sicurezza dei trasporti). In tale contesto, il Servizio giuridico del Consiglio ha formulato un parere dal quale risulta che la procedura di esecuzione delle sanzioni prevista dalla proposta di direttiva dovrebbe essere considerata come rientrante in tutti i casi nella categoria delle norme di cooperazione in materia penale e che tali norme sarebbero inoltre da inserire in uno strumento del primo pilastro solo se si prefiggessero come obiettivo di assicurare la piena efficacia delle norme comuni sostanziali. Nella forma attuale del testo né l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) né alcun'altra disposizione del trattato CE conferirebbe alla Comunità, secondo il Servizio giuridico del Consiglio, le competenze necessarie ad adottare la proposta di direttiva, data la mancanza di norme comunitarie che queste misure sarebbero volte a rendere efficaci.
4. Il Comitato dei Rappresentanti permanenti, a cui la questione è stata ripetutamente sottoposta, ha preso in considerazione un certo numero di opzioni possibili per il prosieguo dei lavori, le quali erano basate sul ricorso al terzo pilastro (utilizzazione della decisione Prüm o elaborazione di una decisione quadro specifica) o al primo pilastro (opzione consistente nel riesaminare la proposta della Commissione per sopprimere tutte le disposizioni connesse alla cooperazione penale oppure opzione consistente nel mantenere l'economia generale del testo proposto dalla Commissione tenendo tuttavia conto del parere del Servizio giuridico del Consiglio).

5. Il 9 ottobre 2008 il Consiglio TTE ha tenuto un dibattito pubblico di orientamento sulla proposta di direttiva in oggetto. I Ministri si sono dichiarati d'accordo sull'obiettivo della proposta della Commissione e hanno sottolineato la necessità di uno strumento europeo duraturo ed efficace. Un numero significativo di Stati membri ha espresso perplessità sulla fondatezza della base giuridica scelta dalla Commissione nella proposta e ha auspicato la prosecuzione dei lavori nell'ambito del terzo pilastro. Vari Stati membri hanno da parte loro sostenuto l'idea di uno strumento del primo pilastro e taluni hanno affermato di poter prendere in esame una combinazione di strumenti. Il Consiglio ha invitato il Comitato dei Rappresentanti permanenti a continuare l'esame della proposta tenendo conto delle osservazioni delle delegazioni e ha convenuto di ritornare sull'argomento nella sessione del mese di dicembre 2008.
6. A seguito di tale mandato la Presidenza ha presentato alle delegazioni, a livello di gruppo di lavoro, un nuovo testo basato sull'articolo 71 del trattato CE e non contenente alcuna disposizione relativa alle norme di cooperazione giudiziaria in materia penale, in cui si prevede in particolare di creare di una rete elettronica comunitaria di scambio di informazioni sui registri d'immatricolazione dei veicoli o di sfruttare al massimo le reti esistenti per utilizzarle in virtù:
- di accordi bilaterali conclusi tra Stati membri in materia di perseguimento delle infrazioni transfrontaliere al codice della strada;
 - del principio di sussidiarietà nell'ambito delle disposizioni di diritto interno degli Stati membri, siano esse di natura penale o amministrativa;
 - di un eventuale strumento del terzo pilastro che vi farebbero riferimento per l'esame dei procedimenti e la cooperazione giudiziaria in materia penale in relazione alle infrazioni transfrontaliere al codice della strada.
7. Talune delegazioni hanno affermato di appoggiare l'approccio della Presidenza e ribadiscono che gli obiettivi della sicurezza stradale dipendono da una soluzione basata sull'articolo 71 del trattato CE. A loro avviso, peraltro, tale soluzione offre vantaggi in termini di calendario, equilibrio istituzionale e norme di procedura. Altre ritengono che il nuovo testo presenti un valore aggiunto inferiore rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Un numero rilevante di delegazioni resta convinto che gli obiettivi perseguiti dalla proposta di direttiva

potranno essere raggiunti efficacemente soltanto con uno strumento del terzo pilastro. Varie delegazioni hanno peraltro formulato riserve sulle disposizioni in materia di controllo della sicurezza stradale.

8. Il 9 settembre il Parlamento europeo ha votato in prima lettura in sede di commissione trasporti turismo (TRAN), seguendo ampiamente il suo relatore. Doveva inizialmente procedere al voto in plenaria il 17 novembre, ma la conferenza dei presidenti ha deciso di rinviare il voto a dicembre 2008 in attesa di una decisione del Consiglio in merito. La commissione TRAN, pur a conoscenza dei problemi di ordine giuridico e politico sollevati in Consiglio sulla base giuridica della proposta, ha confermato nel progetto di relazione la pertinenza, a suo avviso, dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato CE, aggiungendo disposizioni relative al perseguimento delle infrazioni. La quasi unanimità espressa nella votazione in sede di commissione lascia presagire un'ampia adozione in plenaria sulla base giuridica proposta dalla Commissione.
9. Anche la Commissione europea ritiene giuridicamente corretta la base scelta nella sua proposta. A suo avviso, il testo attuale presentato dalla presidenza indebolisce la proposta iniziale: ha pertanto espresso una riserva di merito. Secondo la Commissione un passaggio al terzo pilastro non è giuridicamente giustificato e presenterebbe l'inconveniente grave di ritardare notevolmente l'adozione di un testo d'importanza fondamentale per la sicurezza stradale, oltre a creare difficoltà di ordine politico non trascurabili con il Parlamento europeo. La Commissione non è pertanto disposta ad avanzare proposte a titolo del terzo pilastro.

II. Conclusioni

10. La presidenza ritiene che vi sia ampio accordo sull'obiettivo ricercato ai fini della sicurezza stradale, nonché sull'opportunità di agire a livello europeo istituendo prima possibile uno o più strumenti efficaci e permanenti. La presidenza prende atto peraltro del fatto che la Commissione reputa che la proposta sia fondata sulla base giuridica appropriata.

11. In questo contesto, la presidenza ritiene che per il seguito dei lavori si presentino varie opzioni:
- proseguire i negoziati su uno strumento giuridico fondato sul primo pilastro sulla base dei lavori tecnici intrapresi;
 - istituire uno strumento fondato sul terzo pilastro, che potrebbe utilmente comportare misure atte a rafforzare l'efficacia d'esecuzione delle sanzioni transfrontaliere in materia di sicurezza stradale;
 - combinare le due prime opzioni, separando nettamente quanto appartiene al primo da quanto appartiene al terzo pilastro.
12. Alla luce di quanto precede, la presidenza sottopone la presente relazione al Consiglio TTE, invitandolo a prenderne atto e a incaricare i suoi organi preparatori di proseguire i lavori al fine di trovare soluzioni alle questioni in sospeso per pervenire ad un accordo il più rapidamente possibile.
-