



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 21.3.2011  
COM(2011) 148 definitivo

2008/0062 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione  
europea**

**relativa alla**

**posizione del Consiglio in prima lettura su una proposta di direttiva del Parlamento  
europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in  
materia di sicurezza stradale**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione  
europea**

**relativa alla**

**posizione del Consiglio in prima lettura su una proposta di direttiva del Parlamento  
europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in  
materia di sicurezza stradale**

**1. CONTESTO**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio: COM(2008) 151 definitivo - 2008/0062 (COD)	19.3.2008
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	17.9.2008
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	17.12.2008
Data di adozione della posizione del Consiglio:	17.3.2011

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

L'obiettivo della proposta della Commissione è quello di migliorare la sicurezza stradale istituendo un sistema di scambio di informazioni fra lo Stato in cui è stata commessa un'infrazione e lo Stato di immatricolazione del veicolo interessato, per i casi più gravi di violazione della sicurezza stradale. Tale sistema ha lo scopo di individuare il proprietario del veicolo che ha commesso un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello in cui il veicolo è immatricolato, in modo da consentire allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di procedere giudizialmente contro tale proprietario e comminargli le sanzioni del caso.

Le infrazioni interessate dalla proposta sono l'eccesso di velocità, il mancato uso della cintura di sicurezza, il transito con semaforo rosso e la guida in stato di ebbrezza. Tali infrazioni al codice della strada sono responsabili della maggior parte degli incidenti stradali e dei decessi connessi.

Il testo definisce anche le procedure di scambio (dati, autorità responsabile e rete) e prevede un modello di lettera di notifica da inviare al titolare del certificato di immatricolazione. La proposta della Commissione verte anche sull'istituzione di una rete UE dedicata a tale scambio di informazioni, che comprenderebbe le interfacce pertinenti con i sistemi e le reti esistenti.

### **3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO**

#### **3.1 Osservazioni generali sulla posizione del Consiglio**

Per quanto riguarda la sostanza della posizione del Consiglio, in generale il testo agevolerà lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni al codice della strada rilevanti per la sicurezza, consentendo di raggiungere i principali obiettivi della Commissione nel senso della garanzia di un elevato livello di protezione per tutti gli utenti della strada nell'UE. Il testo adottato contribuisce alla realizzazione dei nuovi orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale adottati dalla Commissione, in particolare per quanto riguarda l'obiettivo strategico di rafforzare l'applicazione del codice della strada. Si prevede che esso produrrà un forte effetto deterrente, incentivando tutti i conducenti a rispettare la normativa stradale.

L'obiettivo principale della proposta della Commissione consisteva nell'istituzione di sistema per lo scambio di informazioni per consentire l'identificazione del proprietario del veicolo che ha commesso un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo stesso. Tale obiettivo trova una sostanziale attuazione nella posizione adottata dal Consiglio in prima lettura, sebbene l'architettura dello scambio di informazioni inizialmente proposto dalla Commissione prevedesse la creazione di una rete UE finalizzata all'applicazione della direttiva, diversamente da quanto stabilito nella posizione del Consiglio.

Il secondo obiettivo principale perseguito dalla Commissione nella propria proposta si riferisce alle misure da adottare nei confronti di chi ha commesso l'infrazione, una volta disponibili le informazioni. Tale obiettivo sembrerebbe trovare soltanto un'attuazione parziale nella posizione adottata dal Consiglio in prima lettura e la Commissione ritiene che sia possibile rafforzare il testo su questo aspetto, basandosi sui pertinenti emendamenti adottati in prima lettura dal Parlamento europeo.

Quanto alla scelta della base giuridica, la Commissione ritiene che da un punto di vista giuridico e istituzionale la base giuridica della "cooperazione di polizia" (articolo 87, paragrafo 2) non rappresenti una soluzione adeguata per questa direttiva. Di conseguenza, la Commissione ha inserito nel verbale del Consiglio una dichiarazione in cui si riserva il diritto di ricorrere a tutti i mezzi legali a sua disposizione (cfr. il punto 4). La Commissione ha anche preso nota dell'unanimità esistente in seno al Consiglio riguardo alla base giuridica della "cooperazione di polizia".

#### **3.2 Osservazioni dettagliate della Commissione**

##### **3.2.1 Elementi sostanziali della posizione del Consiglio**

Il Consiglio ha deciso di ampliare l'elenco delle infrazioni coperte dalla direttiva. Oltre ai cosiddetti "quattro *killer*" (eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, transito con semaforo rosso e guida in stato di ebbrezza), l'elenco ora comprende anche altre infrazioni, quali la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti. La Commissione accoglie con favore tale ampliamento del campo di applicazione.

Per quanto riguarda il meccanismo di scambio di informazioni e la rete da impiegare per realizzarlo, l'approccio adottato nella posizione del Consiglio si avvale degli strumenti esistenti nell'ambito della "cooperazione di polizia". In particolare, ci si fonda sullo scambio di informazioni esistente istituito nel contesto delle decisioni di Prüm sulla cooperazione

transfrontaliera nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera per quanto attiene ai dati di immatricolazione dei veicoli<sup>1</sup>. Il Consiglio ha proposto che lo Stato membro di immatricolazione autorizzi lo Stato membro in cui è avvenuta l'infrazione ad accedere alla banca dati nazionale di immatricolazione dei veicoli per ottenere i dati relativi ai veicoli e ai rispettivi proprietari. Ai fini di tale scambio di informazioni, la posizione del Consiglio abbandona il progetto di rete telematica UE inizialmente proposta dalla Commissione, sostituendola con l'impiego diretto di sistemi già esistenti istituiti a norma delle decisioni di Prüm.

Pur esprimendo una preferenza per l'istituzione di una rete telematica UE sulla base della propria proposta, la Commissione ha comunque dimostrato una certa flessibilità su questo punto, accettando che lo scambio di informazioni avvenga, nella misura del possibile, mediante sistemi esistenti come EUCARIS. La Commissione ritiene infatti che l'approccio del Consiglio riguardo allo scambio di informazioni incida principalmente sulle modalità tecniche di tale scambio, senza pregiudicare sostanzialmente l'obiettivo principale della direttiva.

Da ultimo, la posizione del Consiglio ha sostituito la lettera di notifica inizialmente proposta dalla Commissione con una lettera di informazione (articolo 4 bis) da inviare all'autore dell'infrazione allorché lo Stato membro in cui è avvenuta l'infrazione decide di sanzionarlo. L'impiego del modello riportato nell'allegato della direttiva diventa così facoltativo per gli Stati membri. La Commissione può accettare l'approccio del Consiglio, a condizione che gli Stati membri informino l'autore dell'infrazione quando decidono di procedere all'applicazione di sanzioni relativamente a un'infrazione al codice stradale.

Per quanto riguarda gli aspetti di protezione dei dati, la Commissione può accettare che la decisione 2008/977/GAI si applichi allo scambio di dati relativi a illeciti penali, ma insiste sulla necessità di aggiungere un riferimento alla direttiva 95/46/CE sullo scambio di dati relativi a illeciti amministrativi.

Da ultimo, va rilevato che mentre la Commissione ha accolto la maggior parte degli emendamenti del Parlamento europeo adottati in prima lettura, in quanto rafforzavano la proposta iniziale, il Consiglio non ne ha incluso alcuno nella propria posizione.

### **3.2.2 Base giuridica**

La Commissione desidera attirare l'attenzione del Parlamento europeo sulla modifica della base giuridica, decisa dal Consiglio e in merito al quale la Commissione ha rilasciato una dichiarazione (cfr. la dichiarazione della Commissione al punto 4), considerando che tale modifica rappresenta un precedente problematico.

In primo luogo, l'obiettivo della direttiva proposta riguarda chiaramente la sicurezza stradale e rientra pertanto nel campo dell'articolo 91 del TFUE. Inoltre, la direttiva proposta non ha alcun impatto sulla classificazione nazionale delle infrazioni di cui tratta.

---

<sup>1</sup> Decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera e decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI.

Va rilevato, altresì, che a norma dell'articolo 87, paragrafo 2, tre Stati membri godono di un regime di deroga (opzione di partecipazione per il Regno Unito e l'Irlanda e opzione di non partecipazione per la Danimarca, a norma rispettivamente dei protocolli nn. 21 e 22 del TFUE), con la potenziale implicazione di escludere tre Stati membri dal campo di applicazione della direttiva proposta.

Inoltre, la Commissione ritiene che l'articolo 87, paragrafo 2, riguardi esclusivamente infrazioni al codice della strada aventi un carattere penale.

#### **4. CONCLUSIONI/OSSERVAZIONI GENERALI**

Nonostante la Commissione ritenga che numerosi aspetti della posizione del Consiglio soddisfino effettivamente i principali obiettivi della sua proposta iniziale, come sopra esplicitato (cfr. in particolare il punto 3.2.1), la modifica della base giuridica ha tuttavia indotto la Commissione a rilasciare la seguente dichiarazione:

*“La Commissione prende atto dell'unanimità in sede di Consiglio sul progetto di compromesso della presidenza, anche per quanto riguarda la sostituzione della base giuridica proposta dalla Commissione, cioè l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE, con l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE. Pur condividendo il parere del Consiglio circa l'importanza di perseguire gli obiettivi della direttiva proposta al fine di migliorare la sicurezza stradale, la Commissione ritiene tuttavia che, da un punto di vista giuridico ed istituzionale, l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE, non costituisca la base giuridica appropriata e si riserva pertanto il diritto di ricorrere a tutti gli strumenti giuridici a sua disposizione”.*

Per la seconda lettura, occorrerà esplorare possibili compromessi per reperire soluzioni opportune che consentano di coprire gli illeciti sia amministrativi che penali.