

---

XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 5029

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 7.5.2012*

L'atto n. 5029 recante "Delega al Governo per il recepimento della direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale" presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Rosato ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione IX (trasporti, poste e telecomunicazioni) . L'analisi in Commissione è iniziata e sono stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. costit.), 2<sup>a</sup> (Giustizia), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 14<sup>a</sup> (Pol. comun.).

Il problema della effettiva applicazione delle sanzioni applicabili per le infrazioni al codice della strada commesse sul territorio nazionale con veicolo immatricolato in un altro Paese membro dell'Unione europea, non ha trovato ancora una soluzione in quanto non esiste una procedura unificata tra gli Stati membri dell'Unione europea. Anche se l'Italia ha stipulato degli accordi di polizia con alcuni Paesi (Svizzera, Austria, Francia e Germania) l'unica prassi parzialmente efficace risulta essere quella che impone il pagamento dell'intero ammontare della sanzione quando si viene fermati dopo aver commesso una violazione con targa e documenti esteri. I nodi cruciali della questione risiedono nella diversità e complessità delle procedure di riscossione, anche dove esistono, e nella diversa giurisdizione.

Il sistema dovrebbe basarsi su una condivisione totale dei dati sulle immatricolazioni e su una omologazione delle procedure di gestione. La nuova direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011 nasce con lo scopo di agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e con il presente disegno di legge si attua la delega al Governo a recepire tale direttiva.

---

Si riporta di seguito il testo dell'atto con la relazione di accompagnamento.

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

ROSATO, VELO, BARETTA, BOCCI, BOCCUZZI, BRANDOLINI, CASTAGNETTI, CAVALLARO, COLANINNO, DE BIASI, DE PASQUALE, D'INCECCO, FEDI, FONTANELLI, GNECCHI, LARATTA, MARCHI, MARGIOTTA, MIGLIOLI, MOTTA, PELUFFO, PICIERNO, RIGONI, SAMPERI, SERVODIO, SIRAGUSA, STRIZZOLO, TOUADI

Delega al Governo per il recepimento della direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Presentata il 6 marzo 2012

Onorevoli Colleghi! — Il legislatore italiano, con l'introduzione della «patente a punti» prima e con l'emanazione del nuovo codice della strada poi, ha rafforzato il sistema di misure tese a scoraggiare i comportamenti scorretti al volante.

In questa direzione, le sanzioni amministrative previste per la trasgressione delle norme sulla sicurezza stradale sono un utile dissuasore dal commettere infrazioni del codice della strada, tuttavia la possibilità di raggiarle ed evitarle rassicura alcuni nel violare le norme.

Per garantire il rispetto delle norme del codice della strada occorre salvaguardare il sistema delle sanzioni amministrative affinché sia sempre applicabile.

Ad oggi non esiste una procedura unificata che assicuri l'irrogazione delle sanzioni per le infrazioni al codice della strada commesse sul territorio nazionale con veicolo immatricolato in un altro Paese membro dell'Unione europea.

Parimenti, non è possibile garantire ad altri Stati membri dell'Unione europea di perseguire le violazioni commesse sul loro territorio nazionale con veicolo immatricolato in Italia.

Attualmente l'Italia ha stipulato degli accordi di polizia solo con alcuni Paesi (Svizzera, Austria, Francia e Germania) per la riscossione reciproca delle sanzioni amministrative prevedendo in ciascun accordo una diversa procedura spesso non automatica e molto complessa.

La diversa giurisdizione comporta, ad esempio, che il mancato pagamento della sanzione amministrativa da parte di un cittadino italiano in un altro Paese non consente a quest'ultimo di rivalersi in alcun modo, in quanto gli ufficiali giudiziari e le leggi straniere non hanno valore in Italia e viceversa.

Questa impossibilità oggettiva alla riscossione delle sanzioni amministrative giustifica la prassi per la quale, se si viene fermati immediatamente dopo aver commesso una violazione con targa e documenti esteri si è tenuti a pagare l'intero ammontare della sanzione sul momento.

Prassi che non garantisce una capillare repressione di tutti i comportamenti scorretti e che è motivo per i cittadini italiani fermati all'estero di forte disagio e di svantaggio in quanto non hanno la possibilità di far valere i propri diritti e di poter corrispondere la sanzione amministrativa in tempi più lunghi.

Solo da qualche anno esiste un accordo tra Italia e Francia sulla cooperazione tra le forze di polizia che consente, però, la notificazione delle sole violazioni più gravi attraverso la posta ordinaria lasciando trasparire la non coercizione nel pagamento.

---

Con l'Austria l'accordo risalente ai primi anni '90 sul mutuo riconoscimento degli atti giudiziari, comprese le sanzioni amministrative del codice della strada, è applicato raramente e mai per sanzioni di lieve entità in quanto la procedura per richiedere i dati alla controparte è piuttosto lunga e macchinosa prevedendo, tra l'altro, che il modulo debba essere compilato nella lingua del Paese a cui è indirizzata la documentazione (lingua tedesca per gli uffici italiani, lingua italiana per gli uffici tedeschi).

Anche l'accordo recente con la Germania per la notificazione delle sanzioni amministrative superiori ad euro 70 non contiene un'imposizione di pagamento.

L'unico accordo realmente funzionante è quello con la Confederazione elvetica che notifica il 100 per cento delle sanzioni amministrative commesse sul proprio territorio nazionale. L'accordo prevede il diretto accesso della polizia svizzera alla banca dati italiana, mentre la polizia italiana può accedere alla visura delle targhe svizzere sul sito della motorizzazione del cantone di immatricolazione al pari di qualsiasi cittadino. Per le sanzioni di lieve entità i verbali di infrazione vengono notificati tramite posta ordinaria, mentre per quelli rientranti nel codice penale elvetico o di entità più elevata i rapporti sono trasmessi tramite rogatoria internazionale coinvolgendo l'Arma dei carabinieri.

Il sistema più funzionale al perseguimento delle violazioni al codice della strada risulta essere quello della condivisione totale ed immediata dei dati sulle immatricolazioni. È necessario trovare una strategia di gestione delle informazioni per la condivisione dei dati che sia la più semplice, la più immediata e la più vantaggiosa in termini di costi e di tempi.

È interesse dello Stato che vengano osservate le norme del codice della strada e che, in caso di violazione, vengano corrisposte le sanzioni amministrative previste.

Uno scambio transfrontaliero più efficace dei dati di immatricolazione dei veicoli può accrescere l'effetto deterrente e indurre il conducente al rispetto delle regole di sicurezza stradale e potrebbe consentire la riscossione delle sanzioni che altrimenti sarebbero evase.

L'impossibilità di perseguire i cittadini dell'Unione europea una volta tornati nel loro Paese è causa di minori introiti nelle casse statali e dei comuni a fronte di infrazioni che sono punite con somme che, seppur singolarmente non particolarmente rilevanti, nel loro insieme rappresentano un ammontare non indifferente.

I comuni più penalizzati sono quelli con alto tasso di turismo di frontiera, che a fronte di un numero elevato di violazioni riscontrate incamera solo una minima parte delle sanzioni che dovrebbe incassare.

La casistica di infrazioni commesse con veicoli immatricolati in uno Stato differente da quello dove è stata contestata la violazione è particolarmente numerosa soprattutto nelle aree di confine e dopo la firma della Convenzione di Schengen, l'adesione della Svizzera e del Liechtenstein all'accordo e l'adesione della Slovenia all'Unione europea.

Le difficoltà causate dall'assenza di un'efficace procedura di cooperazione transfrontaliera sono d'ostacolo alla regolare applicazione delle norme del codice della strada perché manca la capacità persuasiva delle sanzioni italiane, che possono essere agevolmente aggirate dai cittadini dell'Unione europea presenti sul territorio nazionale solo per periodi di tempo molto brevi.

Anche in ragione della libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione europea, sono molti i motivi che spingono cittadini italiani a soggiornare per periodi di tempo molto brevi in un Paese confinante con l'Italia e che spingono molti cittadini dell'Unione europea a sostare sul territorio nazionale per poco tempo.

Vi è quindi l'esigenza di un'applicazione certa delle sanzioni sull'intero territorio dell'Unione europea, alla luce del fatto che il miglioramento della sicurezza stradale è ritenuto anche dall'Unione europea quale obiettivo primario della politica dei trasporti e che tale obiettivo è raggiungibile con il sistema di sanzioni amministrative previste in caso di violazione delle norme del codice della strada.

Un significativo indirizzo viene dato dalla decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera nella lotta al terrorismo e alla criminalità che già prevede

---

una collaborazione tra gli Stati membri per alcune particolari infrazioni stradali commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è commessa.

È la stessa Unione europea, con conclusioni del Consiglio del 2 dicembre 2010, a chiedere un maggior rigore nell'applicazione del codice della strada da parte degli Stati membri.

La possibilità di migliorare il sistema di condivisione dei dati viene, così, data dalla nuova direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

La presente proposta di legge delega il Governo a recepire tale direttiva.

La direttiva 2011/82/UE. Con le nuove regole gli Stati membri si impegnano a fornire alle Autorità competenti del Paese in cui l'infrazione è stata rilevata le coordinate del conducente o del proprietario del veicolo incriminato.

Si introduce una procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale coinvolgendo i punti di contratto nazionale che avrebbero la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate sui dati relativi ai veicoli e relativi ai proprietari o agli intestatari del veicolo.

L'obiettivo dell'Unione europea è quello di migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione e assicurare, quindi, pari condizioni di trattamento ai conducenti ed in particolare ai trasgressori residenti e non residenti. Si ritiene opportuno che l'applicazione delle sanzioni sia facilitata indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo.

Il fine della normativa europea è quello di assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada dell'Unione agevolando l'applicazione delle sanzioni quando l'infrazione riguardi la sicurezza stradale.

L'ambito di applicazione della direttiva è limitato alle sole infrazioni di:

- a) eccesso di velocità;
- b) mancato uso della cintura di sicurezza;
- c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- d) guida in stato d'ebbrezza;
- e) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;
- f) mancato uso del casco protettivo;
- g) circolazione su una corsia vietata;
- h) uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

Il testo della direttiva europea non prevede l'armonizzazione delle legislazioni nazionali e la Commissione per i trasporti del Parlamento europeo ha precisato, rafforzando il livello di protezione dei dati personali, l'obbligo di cancellare, alla chiusura del procedimento, le informazioni raccolte sul trasgressore.

La direttiva, infatti, assicura la protezione dei dati e la tutela della riservatezza secondo la decisione quadro 2008/977/GAI ed impone l'utilizzo degli stessi al solo caso specifico per il quale sono stati chiesti consentendo che sia stabilito un termine per la conservazione dei dati.

L'articolo unico della proposta di legge delega il Governo a recepire la direttiva in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni nell'ambito della sicurezza stradale, come previsto dall'articolo 12 della direttiva stessa che dispone il 7 novembre 2013 quale termine ultimo per conformare il proprio ordinamento giuridico nazionale al diritto europeo.

---

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il recepimento della direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, secondo i principi e i criteri direttivi desumibili dalla direttiva medesima.