
Proposta di Direttiva volta ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Di Commissione Europea, Direzione generale della Mobilità e dei trasporti
COM(2014)476 final

Proposta di Direttiva
Procedura legislativa ordinaria (COD)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Motivazione e obiettivi della proposta

Il 19 marzo 2008 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale, sulla base dell'articolo inerente ai trasporti del trattato (art.71, paragrafo 1, del trattato CE, ora articolo 91 del TFUE). Obiettivo principale della direttiva era porre fine all'anonimato dei conducenti non residenti e garantire che le infrazioni stradali non restassero impunte. Per questo motivo la direttiva consentiva agli Stati membri l'accesso reciproco ai rispettivi dati di immatricolazione dei veicoli attraverso una rete per lo scambio elettronico dei dati. Ciò consentiva loro di identificare i conducenti che commettono infrazioni stradali all'estero, assicurando così pari condizioni di trattamento ai conducenti residenti e non residenti. Una volta noti il nome e l'indirizzo del proprietario del veicolo, era possibile inviare una lettera al presunto trasgressore sulla base di un modello stabilito dalla direttiva. Lo Stato membro dell'infrazione manteneva il diritto di decidere in merito al seguito da dare all'infrazione stradale.

La direttiva 2011/82/UE è stata adottata il 25 ottobre 2011. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno scelto come base giuridica l'articolo 87, paragrafo 2, del TFUE in materia di cooperazione di polizia. 25 Stati membri erano tenuti a recepire la direttiva entro il 7 novembre 2013. La Danimarca, il Regno Unito e l'Irlanda hanno optato, conformemente ai protocolli n. 21 e 22 allegati ai trattati, di non adottare e applicare la direttiva.

La Commissione ha appoggiato pienamente il contenuto della direttiva adottata, ma ha deciso di impugnare la sua base giuridica dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Nella sentenza del 6 maggio 2014, causa C-43/12, Commissione/Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea, la Corte di giustizia ha annullato la direttiva 2011/82/UE, ma ha mantenuto i suoi effetti fino all'entrata in vigore di una nuova direttiva sulla base dell'articolo inerente ai trasporti del trattato, entro un termine ragionevole che non può superare dodici mesi dalla data di pronuncia della sentenza.

Al fine di conformarsi alla summenzionata sentenza, la Commissione ha elaborato la presente proposta per una nuova direttiva fondata sulla corretta base giuridica (articolo 91 del TFUE).

Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

Come nel caso della direttiva annullata, la presente proposta è in linea con le politiche dell'UE in materia di protezione della salute umana e ambientale e integra la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie. La decisione istituisce un meccanismo transfrontaliero di riconoscimento e applicazione delle decisioni finali riguardanti le sanzioni pecuniarie, comprese quelle applicabili alle infrazioni al codice della strada.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

La proposta non contiene nuovi elementi rispetto alla direttiva annullata. Le modifiche proposte adattano il testo precedente alla sua nuova base giuridica e pertanto non sono sostanziali. Per questo motivo, non è stato necessario procedere a una nuova consultazione delle parti interessate e a un aggiornamento della valutazione d'impatto della proposta originale della Commissione¹.

Prima dell'adozione della direttiva annullata erano stati consultati il Comitato economico e sociale europeo, il garante europeo della protezione dei dati e il Comitato delle regioni.

Il Comitato economico e sociale europeo ha espresso il proprio parere il 17 settembre 2008². Esso ha ritenuto che la proposta di annullamento della direttiva fosse uno strumento idoneo ad affrontare il problema delle infrazioni commesse in un altro Stato membro. Per rendere più efficace la direttiva, è stato proposto di estendere l'elenco delle infrazioni. Il Comitato invitava inoltre il Consiglio e gli Stati membri a integrare la direttiva con miglioramenti urgenti in materia di controlli e sanzioni reali ed efficaci. Alcune delle ulteriori infrazioni proposte sono state inserite nella direttiva che è stata adottata.

Il garante europeo della protezione dei dati ha espresso il proprio parere l'8 maggio 2008³, osservando che la proposta di direttiva annullata forniva una giustificazione sufficiente per l'istituzione del sistema di scambio transfrontaliero di informazioni, e che essa limitava in modo adeguato la qualità dei dati che devono essere raccolti e trasferiti. Il garante europeo della protezione dei dati ha fornito alcune raccomandazioni al fine di migliorare il testo e non ha sollevato obiezioni in merito all'uso di un'infrastruttura già esistente per lo scambio delle informazioni, nella misura in cui essa limiti gli oneri finanziari o amministrativi, ma ha ribadito

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf

² GU C 77 del 31.03.2009, pagg. 70-72.

³ GU C 310 del 5.12.2008, pag. 9.

che ciò non dovrebbe portare all'interoperabilità con altre banche dati. Alcune proposte sono state inserite nella direttiva che è stata adottata. Il Comitato delle regioni è stato consultato in merito alla proposta, ma il 17 aprile 2008 ha deciso di non esprimere un parere.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Sintesi delle misure proposte

La proposta è quasi identica al testo della direttiva annullata. Sono state introdotte solo alcune modifiche minori ritenute strettamente necessarie per conformarsi alla sentenza della Corte. Pertanto, la base giuridica è stata modificata e i considerando che fanno riferimento alle disposizioni particolari per il Regno Unito, l'Irlanda e la Danimarca sono stati soppressi, così come la dichiarazione della Commissione relativa alla base giuridica che non è più pertinente. Inoltre, al considerando 20 (considerando 19 della direttiva annullata) è stato modificato il riferimento relativo alle norme sulla protezione dei dati e il corrispondente articolo 7 è stato modificato di conseguenza. All'articolo 4, i riferimenti alle decisioni di Prüm sono stati armonizzati, senza tuttavia modificarne la sostanza e i paragrafi 2 e 3 sono stati riformulati per migliorare la struttura logica dell'articolo. È stato effettuato un aggiornamento delle date di recepimento, dell'esercizio dei poteri di delega e degli obblighi di comunicazione. Sono state introdotte anche alcune modifiche minori per rispettare la redazione legislativa standard.

Base giuridica

La base giuridica per l'adozione di misure a livello dell'UE nel settore della sicurezza stradale è l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del TFUE. A norma del presente articolo "(...) il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria (...), stabilisce: (...) c) le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti." La Corte ha ritenuto adeguata tale base giuridica, poiché l'esame del contenuto delle disposizioni della direttiva 2011/82/UE ha confermato che il sistema per lo scambio di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri istituito dalla direttiva forniva gli strumenti per perseguire l'obiettivo del miglioramento della sicurezza stradale e consentiva all'Unione europea di conseguirlo. Secondo le conclusioni della Corte, dato che, in base alle sue finalità e al suo contenuto, la direttiva 2011/82/UE costituisce una misura atta a migliorare la sicurezza dei trasporti ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del TFUE essa doveva essere adottata in base a tale disposizione (cfr. punti da 44 a 46 della sentenza).

Soppressione dei considerando riguardanti il Regno Unito, l'Irlanda e la Danimarca

Come indicato ai considerando 22 e 23 della direttiva annullata, il Regno Unito, l'Irlanda e la Danimarca, in conformità ai protocolli n. 21 e n. 22 allegati ai trattati, avevano la possibilità di non partecipare all'adozione della direttiva e di non essere vincolati o soggetti all'applicazione della stessa. Tuttavia, dato che la proposta si basa sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE, al quale detti protocolli non si applicano, poiché

applicabili solo al titolo V del TFUE, è opportuno sopprimere tali considerando.

Protezione dei dati

Dato che la direttiva annullata era stata adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, del TFUE, le norme in materia di protezione dei dati si fondavano sul regime di protezione dei dati nell'ambito della cooperazione giudiziaria e di polizia in materia penale, come stabilito dalla decisione quadro 2008/977/GAI, del 27 novembre 2008, sulla protezione dei dati personali trattati nell'ambito della cooperazione giudiziaria e di polizia in materia penale. Ciò avveniva anche perché la direttiva 95/46/CE non si applica ai dati personali trattati per l'esercizio di attività che rientrano nell'ambito della cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, di tale direttiva.

La presente proposta si basa tuttavia sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE e pertanto dovrebbero applicarsi le norme generali sulla protezione dei dati previste dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati⁴. Di conseguenza, è opportuno che la proposta faccia riferimento alla direttiva 95/46/CE, sia in generale, sia per le disposizioni relative alla rettifica, alla cancellazione, al congelamento e al tempo massimo di conservazione di cui all'articolo 7 della direttiva annullata. Non è più necessario fare riferimento alle norme sulla protezione dei dati nelle decisioni di Prüm, dato che la direttiva 95/46/CE prevede una sufficiente protezione dei dati.

Alla luce dei negoziati in corso tra i colegislatori in merito alla proposta di regolamento della Commissione in materia di protezione dei dati che sostituisce la direttiva 95/46/CE, e in funzione dei tempi e dell'esito delle procedure, una modifica del riferimento potrebbe essere opportuna prima dell'adozione della presente direttiva.

Principi di sussidiarietà e di proporzionalità

La proposta è conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità, esattamente come la direttiva annullata.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non vi è un'incidenza sul bilancio diversa da quella già menzionata nella direttiva annullata.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

Spazio economico europeo

La proposta di direttiva è rilevante ai fini del SEE e dovrebbe quindi essere estesa allo Spazio economico europeo.

⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

2014/0218 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), ,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione. 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 commesse nell'Unione che mettono in grave pericolo la sicurezza stradale.
- (2) Tuttavia, vista la mancanza di procedure adeguate e nonostante le possibilità esistenti nell'ambito della decisione 2008/615/GAI⁷ del Consiglio e della decisione 2008/616/GAI⁸ del Consiglio, (in seguito "le decisioni di Prüm"), spesso le sanzioni pecuniarie previste per

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ Decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1).

⁸ Decisione 2008/616/GAI del Consiglio del 23 giugno 2008 relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12).

determinati tipi di infrazioni stradali non vengono applicate se 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 garantita l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

- (3) Nella sua comunicazione del 20 luglio 2010 dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale", la Commissione ha sottolineato che l'applicazione delle norme sul traffico stradale si conferma un elemento chiave per la creazione di condizioni favorevoli alla riduzione sostanziale del numero di morti e feriti. Nelle sue conclusioni del 2 dicembre 2010 in materia di sicurezza stradale, il Consiglio ha chiesto di esaminare la necessità di un maggior rigore nell'applicazione del codice della strada da parte degli Stati membri e, se del caso, a livello di Unione. Esso ha invitato la Commissione a esaminare le possibilità di armonizzare i codici della strada a livello dell'Unione, ove opportuno e adottando ulteriori misure volte ad agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni stradali, in particolare quelle connesse a incidenti stradali gravi.
- (4) Il 19 marzo 2008 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale, sulla base dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c), inerente ai trasporti del trattato che istituisce la Comunità europea (ora articolo 91 del TFUE). La direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ è stata tuttavia adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, del TFUE. Con sentenza del 6 maggio 2014 nella causa C-43/12¹⁰, la Corte di giustizia europea ha annullato la direttiva 2011/82/UE, in quanto essa non poteva essere validamente adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, del TFUE. La Corte ha disposto il mantenimento degli effetti della direttiva 2011/82/UE fino all'entrata in vigore di una nuova direttiva basata sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del TFUE entro un periodo di tempo ragionevole – che non può superare dodici mesi dalla data di pronuncia della sentenza–. È opportuno pertanto adottare una nuova direttiva sulla base di detto articolo.
- (5) È opportuno incoraggiare una maggiore convergenza delle misure di controllo tra gli Stati membri e, a tale proposito, la Commissione

⁹ 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 (GU L 288 del 5.11.2011, pag. 1).

¹⁰ Sentenza nella causa Commissione/Parlamento e Consiglio, C-43/12, UE:C:2014:298.

- dovrebbe valutare la necessità di definire norme comuni per le apparecchiature automatiche di controllo per la sicurezza stradale.
- (6) È opportuno sensibilizzare i cittadini dell'Unione in merito alle normative in materia di sicurezza stradale in vigore nei vari Stati membri e in merito all'attuazione della presente direttiva, in particolare attraverso appropriate misure volte a garantire la diffusione di informazioni sufficienti sulle conseguenze del mancato rispetto delle norme in materia di sicurezza stradale quando si viaggia in un Stato membro diverso dallo Stato membro d'immatricolazione.
 - (7) Per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione e assicurare pari condizioni di trattamento ai conducenti, in particolare ai trasgressori residenti e non residenti, è opportuno che l'applicazione delle sanzioni sia facilitata indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. A tal fine, si dovrebbe utilizzare un sistema di scambio transfrontaliero di informazioni per talune specifiche infrazioni in materia di sicurezza stradale, a prescindere dalla loro natura civile o penale ai sensi del diritto dello Stato membro interessato, che consenta allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di accedere ai dati di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro d'immatricolazione.
 - (8) Uno scambio transfrontaliero più efficace dei dati di immatricolazione dei veicoli, che semplifichi l'identificazione delle persone sospettate di aver commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale, può accrescere l'effetto deterrente e indurre alla prudenza il conducente di un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro dell'infrazione, permettendo di ridurre in tal modo il numero di vittime dovute agli incidenti stradali.
 - (9) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla presente direttiva non sono soggette a un trattamento uniforme negli Stati membri. Alcuni Stati membri le qualificano, nel diritto nazionale, come illeciti "amministrativi", mentre altri come illeciti "penali". La presente direttiva dovrebbe applicarsi indipendentemente dalla qualifica di tali infrazioni ai sensi del diritto nazionale.
 - (10) Nell'ambito delle decisioni di Prüm gli Stati membri si concedono reciprocamente il diritto di accesso ai rispettivi dati di immatricolazione dei veicoli per migliorare lo scambio di informazioni e per rendere più rapide le procedure in vigore. Nella presente direttiva dovrebbero essere incluse, per quanto possibile, le disposizioni relative alle specifiche tecniche e alla disponibilità dello scambio automatizzato di dati contenute nelle decisioni di Prüm.
 - (11) Le applicazioni informatiche esistenti dovrebbero costituire la base per lo scambio di dati a norma della presente direttiva e agevolare nel contempo la presentazione di relazioni alla Commissione da parte degli Stati membri. Tali applicazioni dovrebbero permettere lo scambio rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. È opportuno sfruttare l'applicazione informatica del sistema europeo

d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), che è obbligatoria per gli Stati membri a norma delle decisioni di Prüm per quanto riguarda i dati di immatricolazione dei veicoli. La Commissione dovrebbe redigere una relazione sulla valutazione del funzionamento delle applicazioni informatiche utilizzate ai fini della presente direttiva.

- (12) L'ambito d'applicazione delle succitate applicazioni informatiche dovrebbe essere limitato ai processi usati nello 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 di tali applicazioni.
- (13) La strategia di gestione delle informazioni per la sicurezza interna dell'Unione mira a trovare la soluzione più semplice, più facilmente reperibile e vantaggiosa in termini di costi per lo scambio di informazioni.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero poter contattare il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso infrazioni in materia di sicurezza stradale per informarle la persona interessata delle procedure applicabili e delle conseguenze giuridiche secondo il diritto dello Stato membro dell'infrazione. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero prevedere di inviare le informazioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale nella lingua dei documenti d'immatricolazione o nella lingua che la persona interessata possa comprendere con maggiore probabilità, onde assicurare che la persona in questione abbia capito chiaramente informazioni ad essa comunicate. Gli Stati membri dovrebbero applicare le procedure appropriate, atte a garantire che sia informato soltanto il diretto interessato e non terzi. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero utilizzare modalità analoghe a quelle adottate quando indagano su siffatte infrazioni, ivi comprese strumenti, se del caso, quali il plico raccomandato. Tale persona potrà in tal modo reagire adeguatamente alle informazioni, in particolare chiedendo ulteriori informazioni, pagando la multa o esercitando i propri diritti della difesa, in particolare in caso di errore nell'identificazione. Ulteriori procedure sono contemplate dagli strumenti giuridici vigenti, fra cui gli strumenti di mutua assistenza e di reciproco riconoscimento, ad esempio la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio¹¹.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero prevedere di fornire traduzioni equivalenti in relazione alla lettera d'informazione inviata dallo Stato

¹¹ Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).

membro dell'infrazione, come previsto dalla direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

- (16) Al fine di perseguire una politica di sicurezza stradale volta ad un livello elevato di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione e tenendo conto dell'estrema diversità delle situazioni all'interno di quest'ultima, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi, fatte salve politiche e normative più restrittive, per assicurare una maggiore convergenza dei codici della strada e della loro applicazione tra gli Stati membri. Nel quadro della sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe esaminare la necessità di definire norme comuni al fine di stabilire metodi, prassi e standard minimi comparabili a livello di Unione, tenendo conto della cooperazione internazionale e degli accordi esistenti in materia di sicurezza stradale, in particolare della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968.
- (17) Nel quadro della sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri, la Commissione dovrebbe esaminare l'esigenza di criteri comuni per le procedure di follow-up applicate dagli Stati Membri in caso di mancato pagamento di una pena pecuniaria, conformemente alla legislazione e alle procedure degli Stati membri. In detta relazione la Commissione dovrebbe affrontare questioni quali le procedure tra le autorità competenti degli Stati membri per la trasmissione della decisione finale di irrogare una sanzione e/o una pena pecuniaria, nonché il riconoscimento e l'applicazione della decisione finale.
- (18) Nel preparare la revisione della presente direttiva, è opportuno che la Commissione consulti tutti i pertinenti soggetti interessati, quali le autorità o gli organismi competenti per l'applicazione della normativa in materia di circolazione stradale, le associazioni delle vittime e altre organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale.
- (19) Una più stretta cooperazione tra le autorità preposte all'applicazione della legge dovrebbe andare di pari passo con il rispetto dei diritti fondamentali, in particolare il diritto al rispetto della riservatezza e alla protezione dei dati personali, garantito da disposizioni speciali relative alla protezione dei dati che dovrebbero tenere conto in particolare della natura specifica dell'accesso in linea transfrontaliero a banche dati. Occorre che le applicazioni informatiche da sviluppare consentano che lo scambio di informazioni avvenga in condizioni di sicurezza e garantiscano la riservatezza dei dati trasmessi. I dati raccolti a norma della presente direttiva non dovrebbero essere utilizzati per scopi diversi da quelli previsti dalla presente direttiva. Gli

¹² Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1).

Stati membri dovrebbero rispettare gli obblighi relativi alle condizioni di utilizzo e di conservazione temporanea dei dati.

- (20) Il trattamento dei dati personali previsto dalla presente direttiva è necessario e giustificato dai legittimi obiettivi perseguiti dalla presente direttiva in materia di sicurezza stradale, ossia garantire un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione, agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione delle sanzioni. Esso non oltrepassa i limiti imposti dal rispetto del principio di proporzionalità.
- (21) I dati relativi all'identificazione di un trasgressore sono dati personali. La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ si applica al trattamento delle attività eseguite in applicazione della presente direttiva. Fatta salva l'osservanza dei requisiti procedurali previsti per le opposizioni e i ricorsi giurisdizionali degli Stati membri interessati, il soggetto interessato dovrebbe essere informato di conseguenza, al momento della notifica dell'infrazione, del diritto di accesso, del diritto di rettifica e di cancellazione dei dati personali e del periodo massimo previsto per legge per la conservazione dei dati e dovrebbe avere il diritto di ottenere la rettifica dei dati personali inesatti o la cancellazione immediata dei dati registrati indebitamente.
- (22) I paesi terzi dovrebbero poter partecipare allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli, a condizione che abbiano concluso un accordo con l'Unione a tal fine. Tale accordo dovrebbe comprendere le necessarie disposizioni sulla protezione dei dati.
- (23) La presente direttiva difende i diritti fondamentali e i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compresi il rispetto della vita privata e familiare, la protezione dei dati di carattere personale, il diritto a un giudice imparziale, la presunzione di innocenza e i diritti della difesa. La presente direttiva deve essere applicata nel rispetto di tali diritti e principi.
- (24) Al fine di conseguire l'obiettivo dello scambio di informazioni tra gli Stati membri attraverso mezzi interoperabili, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, allo scopo di tenere conto delle pertinenti modifiche delle decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI o allorché previsto dagli atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato I. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la

¹³ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (25) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹⁴, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (26) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, qualora siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può piuttosto, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, essere conseguito 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 tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (27) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ e ha espresso un parere il [...] ¹⁶,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva mira ad assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio

¹⁴ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

¹⁵ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L. 8 del 12.1.2001, pag. 1).

¹⁶ [...]

transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione di sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale:

- (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;
- (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.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- (a) "veicolo", ogni veicolo azionato da un motore, compresi i motocicli, che è 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 dell'infrazione per il tipo di strada o 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/CEE del

Consiglio¹⁷ e della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

- (f) "mancato arresto davanti a un semaforo rosso", il transito con semaforo rosso o con qualsiasi altro segnale pertinente di arresto, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- (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 uso del casco protettivo", il mancato rispetto dell'obbligo di indossare il casco protettivo, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- (j) "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;
- (k) "uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida", l'uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- (l) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- (m) "consultazione automatizzata", la procedura di accesso on line per la consultazione delle banche dati di uno, alcuni o tutti gli Stati membri o dei paesi partecipanti;
- (n) "intestatario del veicolo", la persona al cui nome è immatricolato il veicolo, come definita nella legislazione dello Stato membro di immatricolazione.

¹⁷ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26).

*Articolo 4***Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri**

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di 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 del presente articolo ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate sui:

- (a) dati relativi ai veicoli; e
- (b) dati relativi ai proprietari o agli intestatari del veicolo.

Gli elementi dei dati di cui alle lettere a) e b) che sono necessari per procedere alla consultazione rispettano l'allegato I.

2. Ai fini dello scambio dei dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dalla legislazione applicabile dello Stato membro interessato.

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

Tali consultazioni sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte ai punti 2 e 3 del capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI.

Lo Stato membro dell'infrazione utilizza, a norma della presente direttiva, i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale per le infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2.

4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati. Gli Stati membri assicurano che tale scambio di informazioni avvenga in modo sicuro ed efficiente sotto il profilo dei costi e garantiscono la sicurezza e la protezione dei dati trasmessi, utilizzando per quanto possibile applicazioni software esistenti, come quella indicata all'articolo 15 della decisione 2008/616/GAI, e versioni modificate di tali applicazioni software. Le versioni modificate delle applicazioni informatiche prevedono tanto la modalità di scambio on-line in tempo reale quanto la modalità di scambio per gruppo, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple in un unico messaggio.

5. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione delle applicazioni informatiche di cui al paragrafo 4.

Articolo 5

Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. Lo Stato membro dell'infrazione decide se avviare o meno procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate all'articolo 2.

Qualora lo Stato membro dell'infrazione decida di avviare siffatti procedimenti, esso ne informa di conseguenza, in conformità della sua legislazione nazionale, il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale.

Tali informazioni comprendono, conformemente alla legislazione nazionale, le conseguenze giuridiche dell'infrazione nel territorio dello Stato membro dell'infrazione a norma della legislazione di tale Stato membro.

2. Quando invia la lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale, lo Stato membro dell'infrazione include, conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente, in particolare, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, il titolo della normativa nazionale violata e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione. A tal fine, lo Stato membro dell'infrazione può utilizzare il modello riportato nell'allegato II.

3. Lo Stato membro dell'infrazione che decida di avviare procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate all'articolo 2, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, 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 6

Relazione degli Stati membri alla Commissione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione esaustiva entro 6 maggio 2016 e in seguito ogni due anni.

La relazione esaustiva 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, unitamente al tipo di infrazioni per cui sono state inviate le richieste e al numero di richieste fallite.

La relazione esaustiva include altresì una descrizione della situazione a livello nazionale per quanto riguarda il seguito dato alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, in base alla percentuale di tali infrazioni cui hanno fatto seguito lettere d'informazione.

*Articolo 7***Protezione dei dati**

1. Le disposizioni in materia di protezione dei dati stabilite dalla direttiva 95/46/CE si applicano ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva.

2. In particolare, ciascuno Stato membro garantisce che i dati personali trattati ai sensi della presente direttiva siano rettificati entro un periodo di tempo adeguato se inesatti o cancellati o bloccati allorché non più necessari, conformemente agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/46/CE, e garantisce che sia stabilito un termine per la conservazione dei dati, conformemente all'articolo 6 di detta direttiva.

Gli Stati membri garantiscono che tutti i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano utilizzati unicamente ai fini dell'obiettivo stabilito all'articolo 1 e che i soggetti interessati godano di diritti d'informazione, di accesso, di rettifica, cancellazione e blocco, di compensazione e di ricorso giurisdizionale identici a quelli previsti dal diritto nazionale in attuazione delle pertinenti disposizioni della direttiva 95/46/CE.

3. Qualunque soggetto interessato ha il diritto di ottenere informazioni in merito a quali dati personali registrati nello Stato membro d'immatricolazione sono stati trasmessi allo Stato membro dell'infrazione, tra cui la data della richiesta e l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione.

*Articolo 8***Informazioni destinate agli utenti della strada nell'Unione**

1. La Commissione mette a disposizione sul proprio sito web una sintesi in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione 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.

2. Gli Stati membri forniscono agli utenti della strada le necessarie informazioni sulle norme vigenti sul loro territorio e sulle misure di attuazione della presente direttiva in collaborazione con, tra altri organismi, enti addetti alla sicurezza stradale, organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale e club automobilistici.

Articolo 9

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 con riguardo all'aggiornamento dell'allegato I alla luce del progresso tecnico, allo scopo di tener conto delle pertinenti modifiche delle decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI o allorché previsto da atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato I.

Articolo 10

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere [dalla data di pubblicazione della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 11

Revisione della direttiva

Entro 7 novembre 2016, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri. Nella relazione la Commissione si concentra in

particolare sui seguenti aspetti e, se del caso, formula proposte volte a contemplarli:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della presente direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale;
- una valutazione dell'efficacia della presente direttiva sulla riduzione del numero di vittime della strada nell'Unione,
- una valutazione della necessità di definire norme comuni per le apparecchiature e per le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare a livello di Unione orientamenti in materia di sicurezza stradale nel quadro della politica comune dei trasporti, al fine di garantire una maggiore convergenza dell'applicazione della normativa stradale (vedi considerando 3 e 15) da parte degli Stati membri attraverso metodi e pratiche comparabili. Tali orientamenti possono contemplare almeno il mancato rispetto dei limiti di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il mancato arresto davanti a un semaforo rosso,
- una valutazione della necessità di rafforzare l'applicazione delle sanzioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale e proporre criteri comuni riguardo alle procedure di follow-up in caso di mancato pagamento di una pena pecuniaria, nel quadro di tutte le politiche dell'Unione in materia, tra cui la politica comune dei trasporti;
- la possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno;
- una valutazione delle applicazioni informatiche di cui all'articolo 4, paragrafo 4, al fine di garantire una corretta attuazione della presente direttiva nonché uno scambio efficiente, rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli.

Articolo 12

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 6 maggio 2015. 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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 13

Entrata in vigore

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

Articolo 14

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente