



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 marzo 2011 (18.03)**

---

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

---

**17506/1/10  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 369  
CODEC 1466  
DAPIX 56  
ENFOPOL 362  
PARLNAT 206**

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni connesse alla sicurezza stradale  
- Motivazione del Consiglio  
Adottata dal Consiglio il 17 marzo 2011

---

## **I. Introduzione**

Il 19 marzo 2008 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale.

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. Nella sessione del Consiglio TTE dell'ottobre 2008 quindici ministri hanno indicato di preferire una "soluzione basata sul terzo pilastro". Pertanto, nella sessione del 9 dicembre 2008, il Consiglio TTE non è stato in grado di raggiungere un accordo ed è stata disposta la prosecuzione dei lavori nell'ambito degli organi preparatori del Consiglio al fine di trovare una soluzione.

Il 17 dicembre 2008 il Parlamento europeo ha votato un parere in prima lettura.

Dal luglio 2010 il Consiglio 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, cooperazione di polizia). Il 2 dicembre 2010 il Consiglio ha adottato all'unanimità una conclusione sull'accordo politico in relazione alla direttiva proposta. In tale occasione, la Commissione ha formulato una dichiarazione nella quale constata l'accordo unanime emerso in sede di Consiglio sul progetto di compromesso della presidenza, anche per quanto riguarda la sostituzione della base giuridica proposta dalla Commissione (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 ha ritenuto tuttavia che, da un punto di vista giuridico ed istituzionale, l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE, non costituisca la base giuridica appropriata.

In data 17 marzo 2011, il Consiglio ha adottato una posizione in prima lettura secondo la procedura legislativa ordinaria stabilita nell'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **II. Analisi della posizione del Consiglio in prima lettura**

### **1. Osservazioni generali**

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. La proposta della Commissione contempla quattro infrazioni al codice della strada, ossia eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso, poiché queste sono le infrazioni che causano il maggior numero di incidenti e di vittime sulle strade europee. La proposta intende istituire una rete per lo scambio elettronico di dati in tutta l'UE che consenta di identificare il proprietario del veicolo, di modo che le autorità dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione possano trasmettere una notifica al proprietario del veicolo con il quale l'infrazione è stata commessa.

La posizione del Consiglio in prima lettura presenta i medesimi obiettivi e principi informativi della proposta della Commissione. Intende inoltre migliorare la sicurezza stradale e garantire pari condizioni di trattamento ai conducenti indipendentemente dallo Stato di residenza. Invoca tuttavia una base giuridica diversa e prevede un sistema di attuazione semplificato rispetto a quanto proposto dalla Commissione. L'approccio del Consiglio prevede inoltre una migliore protezione dei dati personali che sono scambiati nell'ambito della direttiva ed estende l'ambito di applicazione di quest'ultima a quattro infrazioni supplementari, non contemplate dalla proposta della Commissione.

## 2. Principali questioni

### i) Base giuridica

La base giuridica della proposta della Commissione è l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato che istituisce la Comunità europea (trasporti)<sup>1</sup>.

Considerate le opzioni giuridiche offerte dal TFUE, il Consiglio ha scelto una base giuridica diversa (l'articolo 87, paragrafo 2 del TFUE, cooperazione di polizia).

Il Parlamento europeo, il cui parere è stato sottoposto a votazione prima dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, non si è discostato al riguardo dalla proposta della Commissione.

Come indicato poc'anzi, la Commissione non è stata in grado di approvare la modifica della base giuridica; è pertanto richiesta l'unanimità ai fini di un accordo fra gli Stati membri.

### ii) Ambito di applicazione

La Commissione ha proposto di includere nell'ambito di applicazione della direttiva quattro infrazioni (eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso).

Il Consiglio ha esteso la sua posizione in prima lettura ad altre quattro infrazioni: guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, mancato uso del casco protettivo, uso di una corsia vietata e uso indebito di cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida. Il Consiglio ha precisato che l'elenco potrà essere esteso in futuro in seguito alla revisione della direttiva, sulla base di una relazione presentata dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio entro cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva.

---

<sup>1</sup> Ora l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE.

Il Parlamento europeo non si è discostato dalla proposta della Commissione relativamente all'ambito di applicazione della direttiva. Ha proposto che la Commissione presenti al Parlamento stesso e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'efficacia della direttiva e valuti su tale base l'eventualità di estenderne l'ambito di applicazione, come previsto sostanzialmente nella posizione del Consiglio in prima lettura (eccezion fatta per il termine di due anni proposto dal PE). Tuttavia, nel suo emendamento il PE indica inoltre che nella relazione la Commissione potrebbe presentare proposte volte ad armonizzare gli strumenti di controllo e valutare l'attuazione degli orientamenti in materia di sicurezza stradale.

iii) Definizioni

La Commissione ha proposto una serie di definizioni, richiamandosi ai termini usati nel testo della sua proposta.

Il Consiglio ha modificato al riguardo la proposta della Commissione adattando le definizioni ai nuovi termini usati nella posizione in prima lettura.

Il Parlamento europeo ha seguito ampiamente la proposta della Commissione, introducendo tuttavia quattro definizioni supplementari:

- estende la definizione di "titolare" ai motocicli al fine di inglobarli nella direttiva. La posizione del Consiglio in prima lettura coglie lo spirito di tale emendamento prevedendo fra le infrazioni contemplate dalla direttiva il "mancato uso del casco protettivo";
- specifica che l'"autorità competente" è un punto di contatto unico. Tale emendamento non è stato incorporato nella posizione del Consiglio in prima lettura in quanto alcuni Stati membri hanno più di una autorità d'immatricolazione;
- altre due definizioni ("autorità centrale" e "decisione amministrativa definitiva") non sono state accolte dal Consiglio poiché tali termini non ricorrono nella sua posizione in prima lettura.

iv) Lettera d'informazione

La proposta della Commissione prevede un modulo di notifica dell'infrazione da trasmettere al titolare del certificato di immatricolazione del veicolo in cui *si impone* al titolare di fornire informazioni sul conducente del veicolo al momento del rilevamento dell'infrazione, se il titolare non accetta di pagare la sanzione. È lasciata allo Stato membro in cui è commessa l'infrazione la facoltà di decidere se avviare un procedimento contro il conducente.

La notifica contiene le informazioni necessarie per il pagamento della somma dovuta e informazioni sulle possibilità di contestazione e di ricorso. In ultima istanza, in caso di mancato pagamento da parte del trasgressore, si applicherebbe la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio.

La posizione del Consiglio in prima lettura prevede un modello per la lettera d'informazione molto simile, quanto al merito, alla notifica d'infrazione contemplata dalla proposta della Commissione. Tuttavia, la lettera d'informazione, non essendo obbligatoria (contrariamente alla notifica d'infrazione), si limita a *consigliare* al trasgressore di compilare il modulo di risposta ad essa allegato.

Il Parlamento europeo non si è discostato dalla proposta della Commissione apportandovi nondimeno alcune modifiche volte ad aggiungere un maggior numero di informazioni alla notifica d'infrazione. Qualora il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo non sia alla guida del veicolo nel momento in cui è commessa l'infrazione, il titolare in questione *può* rivelare l'identità del conducente, senza esservi tuttavia obbligato.

v) Protezione dei dati

La Commissione ha proposto il ricorso alla direttiva 95/46/CE per garantire la protezione dei dati nell'ambito della direttiva e ha previsto i diritti di accesso, rettifica e cancellazione con riguardo ai dati delle persone interessate.

Il Consiglio ha ritenuto che, tenuto conto della nuova base giuridica, sia più appropriato, nel contesto specifico della direttiva, far riferimento alle disposizioni relative alla protezione dei dati contenute nella decisione quadro 2008/977/GAI e nelle decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI del Consiglio.

Il Parlamento europeo ha seguito ampiamente la proposta della Commissione insistendo tuttavia sulla necessità di istituire un sistema solido di protezione dei dati che consenta di:

- garantire la riservatezza dei dati trasmessi;
- informare l'interessato in merito ai suoi diritti in materia di accesso, rettifica e cancellazione dei dati che lo riguardano;
- evitare che i dati personali raccolti nell'ambito della direttiva siano utilizzati per scopi diversi da quelli propri della sicurezza stradale.

Le garanzie richieste dal Parlamento europeo figurano in generale negli atti legislativi (decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio e decisioni 2008/615/GAI e 2008/616/GAI del Consiglio) cui è fatto riferimento nella posizione del Consiglio in prima lettura.

vi) Informazione dei cittadini dell'UE

La Commissione non contempla nella sua proposta l'informazione dei conducenti europei in merito alle norme del codice della strada.

Nella sua posizione in prima lettura, il Consiglio impone alla Commissione l'obbligo di mettere a disposizione sul proprio sito web una sintesi, in tutte le lingue ufficiali dell'UE, delle norme che disciplinano negli Stati membri il codice della strada.

Il Parlamento europeo ha insistito sull'importanza di informare i conducenti ai fini della politica in materia di sicurezza stradale prevedendo che le informazioni necessarie siano comunicate ai cittadini dell'UE tramite gli Stati membri e la Commissione. Uno dei mezzi proposti dal Parlamento europeo è il sito web della Commissione, menzionato anche nella posizione del Consiglio in prima lettura.

### 3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione del Consiglio in prima lettura riguardano in particolare quanto segue:

- introduzione di sanzioni fisse armonizzate per le infrazioni al codice della strada;
- armonizzazione delle prassi in materia di controlli stradali e delle apparecchiature tecniche usate per tali controlli (attraverso l'adozione di orientamenti in materia di sicurezza stradale nell'Unione europea);
- introduzione di un sistema che consenta di dare seguito alle infrazioni stradali, di riconoscere ed eseguire le sanzioni e di trasmettere informazioni sulle decisioni relative a tali infrazioni in caso di mancato pagamento delle sanzioni pecuniarie;
- procedura di comitato;
- principi generali del diritto (carattere non discriminatorio delle sanzioni pecuniarie applicate conformemente alla legge in vigore nello Stato dell'infrazione; irretroattività).



### III. Conclusione

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo.

Tuttavia, considerato che il testo sul quale il Consiglio si è accordato nel dicembre 2010 differisce sensibilmente dalla proposta della Commissione del 2008 sulla quale si basano gli emendamenti del PE, il Consiglio non ha ritenuto utile esaminare ogni singolo emendamento. Invero, l'entrata in vigore del trattato di Lisbona e la modifica della base giuridica hanno costretto il Consiglio a riformulare la maggior parte delle disposizioni contenute nella proposta della Commissione.

Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che vari emendamenti sono già stati integrati - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.

I negoziati con il Parlamento europeo dovrebbero pertanto iniziare in quanto tali in seconda lettura, sulla base del testo concordato dal Consiglio nel dicembre 2010, anziché sulla base della proposta della Commissione.