



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto: Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Codice della proposta: COM (2023) 126

Codice interistituzionale: 2023/0052 (COD)

Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Premessa: finalità e contesto

La proposta di direttiva prevede modifiche alla cosiddetta "direttiva cross border" 2015/413/UE in materia di scambio di informazioni tra Stati membri finalizzato alla notifica di alcune violazioni inerenti alla circolazione stradale commesse da conducenti di veicoli immatricolati in un altro Stato membro.

L'obiettivo della proposta è quello di migliorare la sicurezza stradale e la tutela dei diritti dei conducenti non residenti, introducendo alcuni correttivi alla procedura delineata dalla direttiva del 2015. In particolare, gli interventi si sostanziano in:

- introduzione di nuove violazioni per le quali è possibile attivare la procedura di scambio di informazioni e di notifica (introduzione delle lettere da "i" a "p" al primo comma dell'articolo 2);
- razionalizzazione delle procedure di assistenza tra Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle violazioni in materia di circolazione stradale (introduzione degli articoli 4-bis, 4-ter e 4-quater);
- introduzione di disposizioni di dettaglio relative alla tempistica e alle modalità di invio della lettera di informazione e dei documenti di follow-up (nuovo articolo 5 e introduzione dell'articolo 5-bis);
- previsione di un portale per lo scambio di informazioni (CBE) dedicato alla condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri in materia di circolazione stradale e allo scambio di informazioni e altre interazioni tra le autorità competenti degli Stati membri (nuovo articolo 8).

Le misure proposte mirano a consentire una più efficace cooperazione transfrontaliera tra gli Stati membri al fine di applicare le sanzioni ai conducenti dei veicoli immatricolati in Stati diversi da quello dell'infrazione. Infatti, la prima applicazione delle regole della direttiva "cross border" del 2015 ha evidenziato alcune criticità che hanno impedito, di fatto, di raggiungere l'auspicata parità

di trattamento tra contravventori residenti e non residenti: secondo quanto indicato nella relazione illustrativa, la metà delle sanzioni pecuniarie per le infrazioni stradali oggetto di indagini non è stata applicata e la gran parte di queste è stata pagata volontariamente dal trasgressore, in mancanza di una procedura di riscossione uniforme.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica della proposta è l'articolo 91. 1 c) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), concernente le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto in assenza di un intervento a livello dell'UE si creerebbe un mosaico di norme, che non sarebbe altrettanto efficace nel porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e nell'indurre un cambiamento comportamentale tale da garantire a una maggiore sicurezza stradale. L'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale sarebbe difficilmente realizzabile, in quanto gli Stati membri non sarebbero in grado di garantire la mutua assistenza giudiziaria nei procedimenti di indagine transfrontalieri.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto prevede le necessarie modifiche al quadro giuridico vigente e non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi dei trattati ossia migliorare la sicurezza stradale attraverso una migliore applicazione transfrontaliera delle norme in materia.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è sostanzialmente positiva in quanto allineata agli obiettivi generali stabiliti dall'Unione europea di migliorare la sicurezza stradale.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale e la tutela dei diritti dei conducenti non residenti.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Si evidenziano alcuni aspetti che meritano un approfondimento in sede di negoziato, anche in vista del futuro recepimento delle disposizioni della direttiva, tenuto conto che le competenze a livello nazionale sono attualmente suddivise tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'interno. Quest'ultimo ha fatto pervenire alcune osservazioni che sono integrate nel testo sotto riportato:

- La modifica introdotta all'art. 3, nella definizione di punto di contatto nazionale prevede un allargamento delle sue competenze da *"autorità competente designata per lo scambio dei*

dati" a "autorità competente designata ai fini della presente direttiva", per cui di conseguenza esso dovrebbe farsi carico anche di procedure di contestazione e notifica delle violazioni che in Italia sono di competenza del Ministero dell'interno. Sarebbe pertanto opportuno chiarire in sede negoziale che gli Stati membri possano in sede di recepimento della Direttiva, istituire due Punti di contatto nazionali, come già fatto in sede di implementazione delle "Decisioni di Prum", uno responsabile dello scambio dei dati sugli intestatari dei veicoli immatricolati in Italia (MIT), ed uno competente per tutte le attività inerenti come, ad esempio, il recupero dei dati sugli intestatari dei veicoli stranieri (attraverso la piattaforma Eucaris messa a disposizione dal MIT), la gestione del follow up, le procedure di competenza degli enti accertatori delle violazioni.

- *il nuovo comma 4 dell'articolo 4 (procedure per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri) prevede che, gli Stati membri in caso di indagini per infrazioni stradali, comunichino i dati del veicolo o della sua targa di immatricolazione che risultino rubati in base ai dati disponibili negli archivi nazionali. Tale nuova previsione comporta che l'applicazione informatica Eucaris¹, attraverso la quale si effettua la ricerca automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli, sia in grado di restituire informazioni che, nel nostro ordinamento, sono contenute nel CED del Dipartimento della pubblica sicurezza e che allo stato attuale, non esiste un collegamento tra tale banca dati e l'archivio nazionale dei veicoli del Dipartimento della Mobilità sostenibile. Se tale disposizione sarà mantenuta in sede di approvazione della direttiva, in fase di recepimento sarà necessario prevedere intese tecniche tra i citati Dipartimenti allo scopo di consentire la condivisione dei dati sui veicoli e targhe di immatricolazione rubati. Allo stato non è possibile quantificare i costi per la realizzazione del citato collegamento.*
- *la nuova procedura contenuta negli articoli 4-bis (Assistenza giudiziaria nell'identificazione della persona responsabile) e 4-ter (Misure nazionali che agevolano l'identificazione della persona responsabile) prevede che gli Stati membri si prestino assistenza giudiziaria quando lo Stato membro ove è stata commessa l'infrazione non sia in grado di identificare la persona responsabile della violazione. Si tratta di confermare l'identità della persona registrata visivamente dall'apparecchiatura di rilevamento o di invitare il proprietario del veicolo a fornire informazioni sull'identità della persona responsabile. Tali forme di assistenza, che potrebbero essere eseguite dagli organi di polizia² potrebbero rivelarsi eccessivamente onerose;*
- *il nuovo articolo 5-bis (Consegna della lettera di informazione e dei documenti di follow-up), prevede al comma 3, la possibilità che la lettera d'informazione o i documenti di follow-up, in determinati casi, siano inviati ai presunti responsabili tramite le autorità dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza. Tale circostanza potrebbe ulteriormente incidere sulle attività ordinarie degli organi di polizia che, in caso di mancato recapito della lettera a mezzo raccomandata, dovrebbero provvedere alla consegna dei predetti documenti al destinatario;*
- *il medesimo articolo 5-bis, al comma 2, prevede che la lettera d'informazione sia inviata entro un mese dalla registrazione di un'infrazione e che tutti gli altri documenti di follow-up siano inviati entro 15 giorni dall'evento che ne ha reso necessario l'invio. In merito, occorre tenere in considerazione che, secondo quanto previsto dall'art. 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada), la notifica del verbale di contestazione all'estero deve essere effettuata entro 360 giorni dalla violazione. Sebbene la lettera d'informazione non si concretizzi in un verbale di contestazione, costituendo un atto ad esso propedeutico,*

¹ Nella quale convogliano i dati degli archivi nazionali dei veicoli degli Stati membri. In Italia l'archivio nazionale dei veicoli è gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

² L'art. 4-bis comma 2, prevede che l'assistenza è prestata da un'autorità amministrativa, giudiziaria o dall'autorità di polizia competente in conformità al diritto nazionale.

si rappresenta che la stringente tempistica prevista dalla direttiva potrebbe apparire incoerente con il più lungo termine entro cui procedere alla notifica del verbale di contestazione;

- infine, si evidenzia che, come nel testo vigente, non si fa menzione alcuna delle modalità di notifica del verbale di accertamento e contestazione della violazione. Attualmente, in mancanza di tale indicazione, si procede a inviare il verbale di contestazione unitamente alla lettera d'informazione, come indicato nella circolare del Ministero dell'Interno 12 settembre 2017³.
- Inoltre, si rappresenta che, nonostante nella stessa relazione illustrativa si rilevi la mancata riscossione delle sanzioni di una gran parte delle violazioni commesse da non residenti, non sono state previste procedure per la riscossione coattiva, rispetto alle quali permarranno le difficoltà e le criticità sinora registrate.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta di Direttiva ha un impatto finanziario al momento non quantificabile relativamente alla realizzazione del collegamento tra le banche dati del MIT e del Ministero dell'Interno allo scopo di consentire la condivisione dei dati sui veicoli e targhe di immatricolazione rubati.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di Regolamento ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto essa va ad emendare una direttiva recepita in Italia con decreto legislativo decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali)

La proposta di Regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Dalla proposta di Regolamento, nell'ipotesi in cui le funzioni del punto di contatto nazionale possano essere attribuite sia al MIT che al Ministero dell'Interno sulla base delle rispettive competenze, non si prevedono effetti per l'organizzazione del MIT ed in particolare della Direzione generale per la motorizzazione che gestisce l'archivio nazionale dei veicoli che è connesso ad EUCARIS, mentre si prevedono ulteriori adempimenti amministrativi a carico del Ministero dell'interno.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La proposta contribuirà al miglioramento della sicurezza stradale ed alla certezza dell'applicazione del diritto anche per i conducenti di veicoli immatricolati all'estero.

Altro

³ Prot. N. 300/A/686/17/111/44.

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nelle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, anche in base alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.
