



TESTI APPROVATI
Edizione provvisoria

P8_TA-PROV(2015)0029

Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 febbraio 2015 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (COM(2014)0476 – C8-0113/2014 – 2014/0218(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2014)0476),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0113/2014),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 15 ottobre 2014¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0001/2015),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 12 del 15.1.2015, pag. 115.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura l'11 febbraio 2015 in vista dell'adozione della direttiva (UE) 2015/... 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 europeo²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

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/GAI⁴ del Consiglio e della decisione 2008/616/GAI⁵ del Consiglio (in seguito "le decisioni di Prüm"), spesso le sanzioni pecuniarie previste per determinati tipi di infrazioni stradali non sono 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

² GU C 12 del 15.1.2015, pag. 115.

³ Posizione del Parlamento europeo dell'11 febbraio 2015.

⁴ 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).

⁵ 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).

sia garantita l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

- (3) Nella 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 della normativa 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 intesa ad 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 trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("**TFUE**")). La direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ è stata tuttavia adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, **TFUE**. La sentenza della Corte di giustizia del 6 maggio 2014 nella causa C-43/12⁷ ha annullato la direttiva 2011/82/UE, in quanto essa non poteva essere validamente adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, TFUE. La sentenza 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), TFUE entro un periodo di tempo ragionevole – che non deve superare 12 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 dovrebbe valutare la necessità di definire norme comuni per le apparecchiature automatiche di controllo per la sicurezza stradale.

⁶ 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).

⁷ Sentenza nella causa *Commissione/Parlamento e Consiglio*, C-43/12, UE:C:2014:298.

- (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, potrebbe 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) ■ Gli Stati membri dovrebbero concedersi 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. **A tal fine**, 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) ***La decisione 2008/616/GAI specifica le caratteristiche di sicurezza delle applicazioni software esistenti e i relativi requisiti tecnici per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli. Fatta salva l'applicabilità generale della suddetta decisione, tali caratteristiche di sicurezza e requisiti tecnici dovrebbero, per motivi di efficienza regolamentare e pratica, essere utilizzati ai fini della presente direttiva.***

- (12) 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 valutare e redigere una relazione sul funzionamento delle applicazioni informatiche utilizzate ai fini della presente direttiva.
- (13) L'ambito d'applicazione di tali 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 a essere utilizzate esulano dall'ambito di tali applicazioni.

- (14) La strategia di gestione delle informazioni per la sicurezza interna dell'UE mira a trovare le soluzioni più semplici, più facilmente reperibili e vantaggiose in termini di costi per lo scambio di informazioni.
- (15) 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 informare 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 con maggiore probabilità compresa dalla la persona interessata, onde assicurare che la persona in questione capisca chiaramente le informazioni a 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 di dettaglio analoghe a quelle adottate quando indagano su siffatte infrazioni, ivi compresi strumenti quali il plico raccomandato, se del caso. Tale persona potrà in tal modo reagire adeguatamente alla lettera di informazioni, in particolare chiedendo ulteriori informazioni, pagando la multa o esercitando i propri diritti della difesa, specialmente 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 Consiglio⁸.

- (16) Gli Stati membri dovrebbero *fornire* traduzioni equivalenti in relazione alla lettera d'informazione inviata dallo Stato membro dell'infrazione, come previsto dalla direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.
- (17) Al fine di perseguire una politica di sicurezza stradale volta a 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.

- (18) Nella 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 tale 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.
- (19) 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.

- (20) Una più stretta cooperazione tra le autorità incaricate dell'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. Tali disposizioni 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 Stati membri dovrebbero rispettare gli obblighi relativi alle condizioni di utilizzo e di conservazione temporanea dei dati.
- (21) Il trattamento dei dati personali previsto dalla presente direttiva è appropriato per raggiungere i legittimi obiettivi da essa perseguiti in materia di sicurezza stradale, vale a dire 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 e non va al di là di quanto è appropriato e necessario per raggiungere tali obiettivi.

- (22) I dati relativi all'identificazione di un trasgressore sono dati personali. La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ **dovrebbe applicarsi** alle attività di trattamento svolte in applicazione della presente direttiva. Fatti salvi i 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 e del diritto di rettifica e di cancellazione dei dati personali, nonché del periodo massimo previsto per legge per la conservazione dei dati. In tale ambito, il soggetto interessato dovrebbe altresì avere il diritto di ottenere la rettifica dei dati personali inesatti o la cancellazione immediata dei dati registrati indebitamente.
- (23) ***Nell'ambito delle decisioni di Prüm, il trattamento dei dati di immatricolazione dei veicoli contenenti dati personali è soggetto alle disposizioni specifiche sulla protezione dei dati di cui alla decisione 2008/615/GAI. A tal fine, gli Stati membri hanno la possibilità di applicare tali disposizioni specifiche ai dati personali che sono trattati anche ai fini della presente direttiva, purché garantiscano che il trattamento dei dati relativi all'insieme delle infrazioni disciplinate dalla presente direttiva rispetti le disposizioni nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE.***

¹⁰

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).

- (24) 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.
- (25) La presente direttiva difende i diritti e i principi fondamentali 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.
- (26) 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 TFUE, allo scopo di tenere conto delle pertinenti modifiche delle decisioni di Prüm 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 Commissione ***segua la sua prassi abituale e*** 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.

- (27) ***La Commissione dovrebbe analizzare l'applicazione della presente direttiva nell'ottica di individuare ulteriori misure efficaci ed efficienti volte a migliorare la sicurezza stradale. Fatti salvi gli obblighi in materia di recepimento della presente direttiva, la Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito dovrebbero inoltre, se del caso, collaborare con la Commissione nello svolgimento di tale attività per assicurare relazioni tempestive e complete in materia.***
- (28) Poiché, qualora l'infrazione sia commessa con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui essa è stata commessa, 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, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, può piuttosto essere conseguito meglio a livello dell'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.

- (29) *Dato che la Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito non erano soggetti alla direttiva 2011/82/UE e non dovevano quindi recepirla, è opportuno concedere a tali Stati membri un periodo di tempo supplementare sufficiente per farlo.*
- (30) 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 Consiglio¹¹ e ha espresso un parere il **3 ottobre 2014**¹²,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹¹ 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).

¹² GU ...

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 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 illecito 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 membro 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/CEE¹³ del Consiglio e del diritto 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;

¹³

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).

- k) "uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida", l'uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito nel diritto dello Stato membro dell'infrazione;
- l) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;
- m) "ricerca automatizzata", la procedura di accesso on line per la consultazione delle banche dati di uno, più di uno o tutti gli Stati membri o i paesi partecipanti;
- n) "intestatario del veicolo", la persona a cui nome è immatricolato il veicolo, come definita nella legislazione dello Stato membro di immatricolazione.

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, lo Stato membro autorizza 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 ricerche 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 a una ricerca 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 dal diritto applicabile dello Stato membro interessato.

3. Nel condurre una ricerca in forma di richiesta presentata al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione utilizza un numero completo di immatricolazione.

Tali ricerche sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte nel **■** capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, **a eccezione del punto 1 del capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, per il quale si applica l'allegato I della presente direttiva.**

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 della presente direttiva.

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 ***non utilizzati ai fini della presente direttiva***. Gli Stati membri assicurano che tale scambio di informazioni avvenga in modo sicuro ed efficiente sotto il profilo dei costi. Gli Stati membri garantiscono la sicurezza e la protezione dei dati trasmessi, utilizzando per quanto possibile applicazioni informatiche esistenti, come quella indicata all'articolo 15 della decisione 2008/616/GAI e versioni modificate di tali applicazioni informatiche, ***conformemente all'allegato I della presente direttiva e al capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI***. 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, ai sensi del diritto 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 al diritto nazionale, le conseguenze giuridiche dell'infrazione nel territorio dello Stato membro dell'infrazione a norma del diritto 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 invia, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, la lettera d'informazione nella lingua del documento d'immatricolazione del veicolo, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.

Articolo 6

Relazione degli Stati membri alla Commissione

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il 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 della presente direttiva 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 gli 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 che aggiornino l'allegato I alla luce del progresso tecnico, allo scopo di tener conto delle pertinenti modifiche delle decisioni di Prüm o allorché ciò sia 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 da ...^{*}. 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.

*

GU: inserire la data di pubblicazione della presente direttiva.

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* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. ***È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.*** 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

Fatto salvo il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, secondo comma, la Commissione presenta, entro il 7 novembre 2016, 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 e, se del caso, formula proposte volte a contemplare i seguenti aspetti:

- 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 prassi comparabili. Tali orientamenti possono contemplare almeno le infrazioni elencate nell'articolo 2, lettere da a) a d),

- 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 il 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.

In deroga al primo comma, il Regno di Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord possono posporre il termine di cui al primo comma fino al 6 maggio 2017.

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 **quarto** giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 14

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

Elementi dei dati necessari a effettuare la ricerca di cui all'articolo 4, paragrafo 1

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Note
Dati relativi al veicolo	O	
Stato membro di immatricolazione	O	
Numero di immatricolazione	O	(A ⁽²⁾)
Dati relativi all'infrazione	O	
Stato membro dell'infrazione	O	
Data di riferimento dell'infrazione	O	
Ora di riferimento dell'infrazione	O	
Scopo della consultazione	O	Codice del tipo di infrazione per le infrazioni elencate all'articolo 2 1) = eccesso di velocità 2) = guida in stato di ebbrezza 3) = mancato uso della cintura di sicurezza 4) = mancato arresto davanti a un semaforo rosso 6) = circolazione su una corsia vietata 7) = guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti 8) = mancato uso del casco protettivo 9) = uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida
⁽¹⁾ O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo. ⁽²⁾ Codice armonizzato, cfr. direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).		

Elementi dei dati forniti in seguito alla ricerca effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1

Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Note
Numero di immatricolazione	O	
Numero di telaio/VIN	O	
Stato membro di immatricolazione	O	
Marca	O	(D.1 ⁽²⁾) ad es. Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	O	(D.3) ad es. Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	O	(J) ciclomotori, moto, auto, ecc.
⁽¹⁾ O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.		
⁽²⁾ Codice armonizzato, cfr. direttiva 1999/37/CE.		

Parte II. Dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Note
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(C.1 ⁽²⁾) I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione interessata.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari della carta di circolazione	O	(C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli, ecc. e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	(C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	(C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza, ecc. e l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo.
Cognome (ragione sociale) dei proprietari	O	(C.2.1)

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Note
Nome	O	(C.2.2)
Indirizzo	O	(C.2.3)
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
		In caso di veicoli rottamati, di veicoli o numeri di targa rubati o di immatricolazioni scadute, non si forniscono informazioni sul proprietario/intestatario. Al loro posto, si trasmette il messaggio "Informazioni non comunicate".
⁽¹⁾ O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.		
⁽²⁾ Codice armonizzato, cfr. direttiva 1999/37/CE.		

ALLEGATO II
MODELLO PER LA LETTERA D'INFORMAZIONE
di cui all'articolo 5

[Copertina]

.....

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente]

.....

[Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

riguardante un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa in

[nome dello Stato membro dell'infrazione]

Il un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa con il veicolo
con numero di
.....[data]
immatricolazionemarcamodello
è stata rilevata da.....
[nome dell'organismo responsabile]

[Opzione 1] ⁽¹⁾

Lei è registrato come intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato.

[Opzione 2] ⁽¹⁾

L'intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato ha indicato che Lei stava guidando il veicolo quando l'infrazione in materia di sicurezza stradale è stata commessa.

Gli estremi dell'infrazione sono descritti alla pagina 3 di seguito.

L'importo della pena pecuniaria applicabile a questa infrazione è pari a EUR/valuta nazionale.

La scadenza per il pagamento è fissata al

Se non intende pagare la pena pecuniaria, Le consigliamo di compilare il modulo di risposta allegato (pagina 4) e di inviarlo all'indirizzo indicato.

La presente lettera è trattata a norma della legislazione nazionale di

[nome dello Stato membro dell'infrazione]

Estremi dell'infrazione

a) Dati riguardanti il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa:

Numero di immatricolazione:

Stato membro di immatricolazione:

Marca e modello:

b) Dati riguardanti l'infrazione:

Luogo, data e ora in cui è stata commessa l'infrazione:

.....

Natura e qualificazione giuridica dell'infrazione:

.....

.....

eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, mancato arresto davanti a un semaforo rosso, guida in stato di ebbrezza, guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, mancato uso del casco protettivo, circolazione su una corsia vietata, uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida⁽¹⁾

Descrizione dettagliata dell'infrazione:

.....

.....

.....

Estremi delle pertinenti disposizioni di legge:

.....

.....

.....

Descrizione o riferimento alla prova dell'infrazione:

.....

.....

.....

c) Dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione⁽²⁾:

Tipo di dispositivo per rilevare l'eccesso di velocità, il mancato uso della cintura di sicurezza, il mancato arresto davanti a un semaforo rosso, la guida in stato di ebbrezza, la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato uso del casco protettivo, la circolazione su una corsia vietata, l'uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida⁽¹⁾:

Specifica del dispositivo:

.....

Numero identificativo del dispositivo:

.....

Data di validità dell'ultima calibratura:

.....

d) Risultato dell'utilizzo del dispositivo:

.....

[l'esempio riguarda l'eccesso di velocità; saranno aggiunte altre infrazioni:]

Velocità massima:

.....

Velocità misurata:

.....

Velocità misurata corretta per tenere conto del margine di errore:

.....

⁽¹⁾ Cancellare se non pertinente.

⁽²⁾ Non pertinenti se non sono stati utilizzati dispositivi.

Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello)

A. Identità del conducente:

Cognome e nome

Data e luogo di nascita.....

Patente n..... rilasciata il (data)..... a (luogo).....

Indirizzo.....

B. Elenco delle domande:

1. Il veicolo, marcanumero di immatricolazione.....,
è immatricolato a suo nome? sì/no⁽¹⁾

In caso di risposta negativa, il titolare del certificato di immatricolazione è:

.....

(cognome, nome, indirizzo)

2. Riconosce di aver commesso l'infrazione rilevata? sì/no⁽¹⁾

3. In caso di risposta negativa, si prega di illustrarne i motivi:

.....
.....
.....
.....

Si prega di inviare il modulo compilato entro 60 giorni dalla data della presente lettera

d'informazione all'autorità seguente.....

all'indirizzo seguente.....

INFORMAZIONE

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente di.....

[nome dello Stato membro dell'infrazione]

Se non viene avviato un procedimento, Lei sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta.

⁽¹⁾ Cancellare se non pertinente.

Se viene avviato un procedimento, si applica la procedura seguente:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

[da completare a cura dello Stato membro dell'infrazione – indicare quale procedura sarà seguita, fornendo informazioni sulla possibilità di ricorso contro la decisione di avviare un procedimento e sulla relativa procedura. Le informazioni comprendono in ogni caso: il nome e l'indirizzo dell'autorità incaricata di avviare il procedimento; il termine per il pagamento; il nome e l'indirizzo dell'organismo al quale presentare ricorso; i termini per la presentazione del ricorso].

La presente lettera non comporta, in quanto tale, conseguenze giuridiche.
