

Scambio di informazioni a livello UE sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Nel 2011 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una direttiva intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale e stabilire una base per applicare le sanzioni concernenti le infrazioni commesse da conducenti non residenti. Nel maggio 2014 la direttiva è stata annullata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, in quanto secondo la Corte è stata adottata con una base giuridica illegittima, anche se la sua efficacia è rimasta valida per un altro anno. Nel luglio 2014 la Commissione europea ha proposto una nuova direttiva con l'obiettivo di garantire continuità con le disposizioni di quella precedente.

Contesto

La direttiva del 2011 ([2011/82/UE](#)) è stata adottata dopo 3 anni di negoziati. La base giuridica inizialmente proposta dalla Commissione europea faceva riferimento alla politica dei trasporti, con particolare riferimento alle misure per migliorare la sicurezza dei trasporti. Secondo il Consiglio, tuttavia, la base giuridica appropriata sarebbe dovuta essere la cooperazione di polizia e per evitare ulteriori ritardi nell'attuazione delle misure, il PE [ha convenuto](#) di adottare la direttiva con quest'ultima base giuridica.

La Commissione ha pertanto impugnato la base giuridica dinanzi alla Corte di giustizia dell'UE. Con la sua decisione del 6 maggio 2014 ([causa-43/12](#)) la Corte ha annullato la direttiva stabilendo che avrebbe dovuto essere adottata conformemente alla base giuridica relativa ai trasporti (articolo 91, paragrafo 1, del TFUE), pur conservando la sua efficacia per un periodo massimo di 12 mesi fino all'entrata in vigore della nuova direttiva.

Nuova proposta

Nel luglio 2014 la Commissione europea ha proposto una nuova direttiva ([2014/0218\(COD\)](#)), quasi identica a quella annullata, ad eccezione delle modifiche necessarie riguardanti la rettifica della base giuridica, e alcune modifiche tecniche in materia di protezione dei dati.

Poiché la direttiva annullata era basata sull'articolo relativo alla cooperazione di polizia, il Regno Unito, l'Irlanda e la Danimarca non erano vincolati dalle sue disposizioni. Il principale effetto del cambiamento della base giuridica è il fatto che i tre Stati membri citati saranno obbligati a recepire la direttiva una volta adottata.

Il contenuto della direttiva proposta, invece, corrisponde in gran parte a quanto previsto nella direttiva precedente. Allo Stato membro in cui ha avuto luogo l'infrazione è consentito l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato. A tale scopo la direttiva prevede una procedura per l'utilizzo di una rete elettronica per lo scambio di informazioni. Lo Stato membro dell'infrazione può avere accesso al nome e all'indirizzo dell'intestatario o del proprietario del veicolo e inviare una lettera al presunto trasgressore. La direttiva si applica alle seguenti 8 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) uso di una corsia vietata, h) uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

Procedura

I negoziati interistituzionali concernenti la proposta evidenziano un ampio interesse condiviso nella nuova direttiva, che entrerà in vigore entro maggio 2015, evitando un'eventuale discontinuità per quanto concerne gli effetti giuridici. Nel dicembre 2014, in un'unica riunione nel quadro del trilogò è stato raggiunto un [accordo informale](#) sulla direttiva proposta, in particolare per fissare un periodo di 2 anni ai fini del recepimento nel diritto nazionale dei tre Stati membri non interessati dalla direttiva annullata. Tale accordo è stato approvato dalla commissione per i trasporti e il turismo nel mese di gennaio 2015. Nell'ambito della [procedura legislativa](#) il PE deve ora adottare la sua posizione in prima lettura in occasione della tornata di febbraio I.