



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento di seduta*

---

**A7-0130/2010**

30.4.2010

## **RELAZIONE**

sulle sanzioni per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel  
trasporto stradale  
(2009/2154(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Hella Ranner

PR\_INI

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	8
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	12

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sulle sanzioni per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale (2009/2154(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la relazione della Commissione sull'analisi delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale (COM(2009)225),
  - visto l'articolo 48 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0130/2010),
- A. considerando che l'Unione europea, nel corso degli ultimi anni, ha elaborato un sistema di norme sociali nel settore del trasporto stradale con l'adozione del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del regolamento (CE) n. 561/2006 nonché della direttiva 2006/22/CE, al fine di aumentare la sicurezza stradale e garantire una concorrenza leale,
- B. considerando che i sistemi sanzionatori degli Stati membri dell'Unione europea si sono sviluppati nel corso degli anni e presentano pertanto notevoli differenze, con ammende che in casi estremi possono essere fino a dieci volte superiori in uno Stato rispetto a un altro,
- C. considerando che la situazione giuridica relativa ai trasporti internazionali è diventata difficilmente comprensibile per gli imprenditori e soprattutto per i conducenti, che gli Stati membri si trovano davanti a sfide impegnative nell'applicazione delle normative e che l'attuale situazione del mercato interno non è coerente,
- D. considerando con preoccupazione le informazioni circa i difetti del cronotachigrafo digitale che lo rendono molto vulnerabile alle manipolazioni;

#### *Osservazioni generali*

1. accoglie con favore la relazione della Commissione sull'analisi delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale; deplora tuttavia il fatto che la relazione non rappresenta un'analisi completa dell'attuale situazione in Europa, a causa delle lacune nelle informazioni dei singoli Stati membri; invita la Commissione a richiedere agli Stati membri le informazioni mancanti;
2. prende atto che la relazione della Commissione si fonda sulla categorizzazione delle violazioni secondo il nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE della Commissione, senza tenere in considerazione il termine di attuazione ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2009/5/CE della Commissione;
3. invita pertanto la Commissione a presentare già nel 2010 una relazione completa e aggiornata sull'attuazione del nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE;

4. osserva che nei periodi di riferimento precedenti sono stati registrati ritardi significativi, cosicché l'attuale relazione (24<sup>a</sup> relazione della Commissione sull'analisi delle sanzioni per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale) del 3 agosto 2009, per esempio, si basa sui dati relativi al periodo 2005-2006 e non consente, quindi, di trarre praticamente alcuna conclusione circa il reale livello di armonizzazione delle norme in materia sociale applicabili agli autisti operanti nel settore del trasporto stradale;
5. invita la Commissione e gli Stati membri a fare quanto in loro potere per garantire il rispetto in tempi più brevi delle disposizioni di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, al fine di disporre di statistiche più attuali per l'adozione delle future misure di armonizzazione;
6. osserva che anche nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009 viene presentato un elenco di infrazioni gravi ai sensi di detto regolamento; ritiene quindi che sia assolutamente necessaria una categorizzazione armonizzata delle infrazioni gravi delle disposizioni in materia sociale;

#### ***Considerevoli differenze tra gli Stati membri***

7. prende atto che le differenze relative alle sanzioni per le infrazioni gravi delle disposizioni in materia sociale, previste dagli Stati membri nel settore del trasporto stradale, non riguardano esclusivamente l'importo delle ammende, ma anche la tipologia e la classificazione delle sanzioni;
8. osserva che tali differenze possono essere spiegate in termini di condizioni economiche e geografiche e dipendono dai diversi sistemi giuridici degli Stati membri per quanto riguarda la repressione dei reati penali e dai diversi approcci politici in materia di sicurezza stradale;
9. prende atto che le disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti stradali, in particolare il regolamento (CEE) n. 3821/85 e il regolamento (CE) n. 561/2006, nonché la direttiva 2006/22/CE, lasciano ampi margini di interpretazione agli Stati membri; deplora il fatto che le numerose formulazioni imprecise delle normative europee portano inevitabilmente ad una mancata uniformità nella loro applicazione da parte degli Stati membri; ritiene che per raggiungere una maggiore armonizzazione sia anzitutto necessaria un'interpretazione uniforme e vincolante della direttiva e dei regolamenti suddetti;
10. deplora altresì il fatto che alcuni Stati membri non prevedano alcuna modulazione delle sanzioni in relazione alla gravità dell'infrazione; invita gli Stati membri ad adottare delle disposizioni legislative nazionali che abbiano un effetto efficace, proporzionato e dissuasivo e che tengano in considerazione la gravità dell'infrazione;

#### ***Ulteriore armonizzazione***

11. sottolinea che un sistema sanzionatorio efficace, equilibrato e dissuasivo deve necessariamente fondarsi su sanzioni chiare, trasparenti ed equiparabili tra gli Stati membri; invita gli Stati membri a individuare soluzioni legislative e pratiche per ridurre le talvolta notevoli differenze in termini di tipologia e di importo delle sanzioni;

12. esorta la Commissione, previa consultazione degli organi di controllo e dei rappresentanti del settore dei trasporti, a proporre un'interpretazione uniforme e vincolante del regolamento sulle ore di guida e di riposo; gli organi di controllo devono prendere in considerazione tale interpretazione;
13. ritiene che, per favorire un ulteriore ravvicinamento delle tipologie di sanzioni e dell'importo delle ammende, sia necessario classificare le ammende in base a una categorizzazione delle sanzioni, nonché stabilire sanzioni minime e massime per le singole infrazioni delle disposizioni in materia sociale nel settore del trasporto stradale; sottolinea che, nel semplificare le sanzioni, l'esigenza di conciliare le disparità economiche tra gli Stati membri deve essere proporzionata alla luce di criteri oggettivi (come il PIL o fattori geografici) e bilanciata da un efficace deterrente contro le violazioni gravi;
14. osserva che il nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE, introdotto con la direttiva 2009/5/CE della Commissione, va considerato come il fondamento per un'impostazione uniforme nell'inquadramento delle infrazioni delle disposizioni in materia sociale nel settore del trasporto stradale previste dalle legislazioni degli Stati membri; invita vivamente gli Stati membri ad adottare le disposizioni legislative e amministrative necessarie per un rapido recepimento della direttiva 2009/5/CE della Commissione;
15. ricorda altresì che il trattato di Lisbona ha aggiunto un nuovo articolo 83, paragrafo 2, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative degli Stati membri in materia penale, nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea; chiede alla Commissione di analizzare questi nuovi strumenti legislativi nell'ambito della cooperazione giudiziaria in materia penale e di presentare al Consiglio e al Parlamento europeo una relazione sulle possibili misure di armonizzazione entro dodici mesi, inclusi gli aspetti relativi alla sicurezza stradale e all'applicazione transfrontaliera delle ammende, qualora non lo abbia ancora fatto;
16. accoglie con favore il fatto che la Commissione, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 561/2006, abbia elaborato degli "orientamenti" per assistere gli Stati membri nell'interpretazione nazionale e nell'applicazione del regolamento; prende tuttavia atto che tali orientamenti non sono vincolanti e che pertanto non hanno raggiunto il loro scopo di assicurare una attuazione uniforme negli Stati membri;
17. ritiene che l'interpretazione dell'applicazione delle norme in materia sociale debba essere armonizzata al fine di realizzare il mercato interno dei trasporti e di accrescere la certezza del diritto per autisti e imprese; esorta in tale contesto la Commissione ad avanzare proposte volte a porre fine all'applicazione discriminatoria delle norme in materia sociale nel trasporto stradale, in collaborazione con Corte, Tispol ed Euro Contrôle Route; osserva, a tal proposito, la necessità di un'interpretazione comune di ogni singolo articolo del regolamento (CE) 581/2006 e della direttiva 3821/85/CE;
18. chiede agli Stati membri di fare riferimento a detti orientamenti nell'attuazione delle disposizioni in materia sociale, in modo che vi sia una trasposizione uniforme;

### ***Controlli***

19. fa espressamente notare che soltanto attraverso un'applicazione coerente e non discriminatoria delle disposizioni legislative vigenti è possibile evitare la concorrenza sleale e garantire la sicurezza stradale; insiste sul fatto che per la trasposizione delle disposizioni in materia sociale nel trasporto stradale è necessario un sistema armonizzato ed efficace di controlli;
20. richiama l'attenzione sul fatto che la situazione della viabilità, in relazione ad infrastrutture, volume ed impatto del traffico, è alquanto eterogenea nei singoli Stati membri e sottolinea che tali fattori, tra gli altri, devono essere tenuti in conto per determinare la frequenza dei controlli, poiché l'obiettivo principale è il rispetto delle norme in materia sociale;
21. ritiene che per eliminare gli ostacoli al mercato interno europeo e rafforzare la sicurezza stradale la Commissione europea dovrebbe sviluppare e favorire la realizzazione di tale sistema armonizzato e intervenire a livello di regolamentazione; invita la Commissione, al fine di pervenire a tali obiettivi, a istituire uno efficace e appropriato strumento di coordinamento a livello europeo;
22. chiede alla Commissione di elaborare raccomandazioni e standard minimi europei per la formazione degli organi di controllo e di coordinare la collaborazione tra detti organi; chiede altresì alla Commissione di migliorare la raccolta dei dati statistici per un'analisi più significativa dell'attuazione efficace e favorire l'introduzione di una procedura armonizzata negli Stati membri per le questioni riguardanti l'applicazione;
23. invita gli Stati membri ad aggiornare costantemente le forze dell'ordine sulle novità relative alla raccolta dei dati e a collaborare strettamente con l'organismo di coordinamento nell'attuazione delle norme comuni al fine di promuovere un sistema di controllo armonizzato e garantire, così, la certezza del diritto;
24. ritiene che debbano essere effettuati controlli più frequenti e accurati sulle strade e presso le aziende; invita la Commissione a garantire che gli Stati membri rispettino la percentuale dei controlli da effettuare, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE; esorta la Commissione a informare il Parlamento europeo in merito ai passi successivi che intende intraprendere in relazione a tali controlli;
25. invita la Commissione a presentare quanto prima una relazione sulla verifica dei difetti del cronotachigrafo digitale e sulle misure adottate per evitare tale vulnerabilità;
26. sottolinea che il cronotachigrafo digitale, basato sul regolamento (CEE) n. 3821/85, deve essere perfezionato quale strumento di controllo: la Commissione deve studiare un metodo affinché le autorità di controllo possano ricavare più velocemente i dati dal cronotachigrafo;
27. richiama l'attenzione sullo sportello per la segnalazione di ammende sproporzionate istituito da Euro Contrôle Route ed esorta gli autisti e le imprese di autotrasporto a segnalare presso tale sportello eventuali casi di applicazione sproporzionata e discriminatoria delle norme in materia sociale nel trasporto stradale

#### *Altre iniziative*

28. ritiene che sarebbe utile un opuscolo comprensibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea per le aziende e gli autotrasportatori; sottolinea che tale opuscolo dovrebbe fornire informazioni migliori agli autisti e alle aziende interessate in merito alle disposizioni vigenti in materia sociale e alle relative sanzioni nei singoli Stati membri; ritiene che siffatte informazioni andrebbero fornite anche alle aziende e agli autisti di paesi terzi; sottolinea l'interesse di utilizzare sistemi di trasporto intelligenti per fornire agli autisti tali informazioni in tempo reale;
29. ritiene che l'uso delle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione e dei sistemi di trasporto intelligenti dovrebbe offrire ad aziende e autisti la possibilità di informarsi sulle norme vigenti in materia sociale e sulle sanzioni per le infrazioni;
30. invita gli Stati membri a rafforzare la collaborazione sulla base delle strutture già esistenti, quale Euro Contrôle Route, e a migliorare il coordinamento dei controlli congiunti, lo scambio di buone pratiche e l'organizzazione di programmi di formazione destinati agli organi di controllo;
31. ritiene opportuno utilizzare tutta la tecnologia disponibile per informare in tempo reale gli autotrasportatori in merito alle norme sociali pertinenti e alle sanzioni per le infrazioni nei vari Stati membri, ad esempio utilizzando il GPS o altri strumenti disponibili;
32. invita gli Stati membri a creare un numero adeguato di parcheggi sicuri e servizi lungo la rete stradale europea che consentano agli autisti di rispettare le disposizioni relative al tempo di guida e ai periodi di riposo; osserva che deve essere data particolare importanza all'aspetto della sicurezza nella realizzazione di tali strutture; invita la Commissione a divulgare su basi regolari, nel formato più appropriato, dati sulle strutture disponibili, sia private che pubbliche, lungo la rete stradale europea, fornendo altresì informazioni sui servizi offerti agli operatori del trasporto su strada;
33. esorta la Commissione e gli Stati membri a promuovere e finanziare progetti finalizzati alla costruzione di parcheggi sicuri, indispensabili per far sì che gli autisti rispettino le disposizioni di cui al regolamento n. 561/2006;
34. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

## MOTIVAZIONE

### *Contesto*

In conformità all'articolo 10 della direttiva 2006/22/CE, entro il 1° maggio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che analizza le sanzioni previste dalle legislazioni degli Stati membri per le infrazioni gravi.

Il relatore invita la Commissione a informare in futuro il Parlamento europeo in modo puntuale e completo. La relazione della Commissione non giunge soltanto in ritardo ma è per giunta ancora incompleta. Per poter eseguire un'analisi precisa, è importante che la Commissione presenti al Parlamento e al Consiglio una comunicazione aggiornata entro l'anno, in cui venga analizzata l'attuazione dell'allegato III della direttiva 2006/22/CE negli Stati membri.

### *Relazione della Commissione*

La relazione della Commissione riassume i diversi tipi di sanzioni applicate negli Stati membri:

- Sanzioni pecuniarie: tutti gli Stati membri prevedono le ammende come misura sanzionatoria, ma gli importi variano talvolta in modo considerevole. Per la stessa infrazione, l'ammenda può variare da 58,23 euro (Malta) a 5 000 euro e più (Austria, Cipro, Germania e Irlanda). Tali differenze considerevoli possono essere spiegate con ragioni di tipo sociale, economico o geografico, ma non sono spiegabili per tutti i paesi (Spagna, Ungheria).
- Fermo del veicolo: il fermo del veicolo rappresenta un altro tipo di sanzione. Con questa sanzione si può inoltre assicurare che il conducente osservi un periodo di riposo adeguato. 15 paesi hanno comunicato alla Commissione che le loro legislazioni prevedono il fermo del veicolo (Bulgaria, Cipro, Danimarca, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Spagna e Slovacchia).
- Divieti di circolare e pene detentive: sette Stati membri prevedono pene detentive in caso di infrazioni gravi. Alcuni di essi le hanno tuttavia previste solo in caso di mancato pagamento dell'ammenda o di reiterazione di un'infrazione già sanzionata (Austria, Cipro, Danimarca, Francia, Irlanda, Lussemburgo e Regno Unito). In alcuni Stati membri la legge prevede anche il ritiro della patente di guida o della carta del conducente (Bulgaria, Danimarca, Grecia, Italia, Regno Unito e Slovacchia).

La relazione ricorda altresì la responsabilità delle imprese in tutti gli Stati membri, ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006. Nella maggioranza degli Stati membri (Belgio, Bulgaria, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Finlandia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania, Lettonia, Polonia, Romania, Slovenia, Slovacchia, Svezia e Regno Unito) la legge prevede varie sanzioni per i conducenti e per le imprese; queste ultime sono soggette a pene più severe e a ammende più elevate di quelle previste per i conducenti. In conformità all'articolo 10,



paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 561/2006 è previsto inoltre che i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurino che gli **orari di lavoro** concordati contrattualmente osservino le disposizioni sul tempo di guida e sui periodi di riposo. Tale obbligo è tuttavia previsto esplicitamente soltanto nelle legislazioni nazionali di Danimarca, Estonia, Finlandia, Polonia e Svezia.

Il regolamento (CE) n. 561/2006 introduce anche il principio **dell'extraterritorialità**: quando un'infrazione viene rilevata dalle autorità competenti di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo e non sia già stata applicata una sanzione, le autorità competenti hanno il potere di infliggere una sanzione. Queste infrazioni vengono sanzionate come se fossero state commesse nello Stato membro in cui viene inflitta la sanzione. La sanzione non deve avere carattere discriminatorio. Questo principio potrebbe avere conseguenze negative sulla concorrenza equa, nella misura in cui la stessa infrazione viene punita dagli Stati membri con sanzioni molto diverse: le imprese di trasporto che hanno commesso un'infrazione potrebbero preferire di pagare la relativa ammenda in uno Stato membro dove le ammende sono più basse, piuttosto che incorrere in sanzioni più severe in un altro Stato membro.

Alcuni Stati membri prevedono un **sistema sanzionatorio** senza differenziazione delle sanzioni (Austria, Repubblica ceca, Irlanda, Lussemburgo e Regno Unito), cosa che impedisce di analizzare le sanzioni per le infrazioni gravi, dato che questi paesi hanno indicato unicamente i livelli minimi e massimi delle sanzioni applicabili. Malta, ad esempio, applica un'ammenda fissa di 58,23 euro.

Altri paesi applicano sistemi che prevedono la differenziazione delle sanzioni:

- Per quanto riguarda le infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 (articoli da 6 a 8), per infrazioni dello stesso tipo esistono due o più livelli di sanzione, a ciascuno dei quali corrispondono ammende specifiche (cfr. tabella I della relazione). La relazione menziona inoltre i diversi importi delle ammende applicate: l'ammenda comminata per un superamento di oltre due ore del periodo di guida giornaliero in Spagna (4 600 euro) può essere dieci volte superiore a quella comminata in Grecia (400 euro). Differenze si rilevano anche riguardo alle modalità di determinazione dei livelli delle ammende nei vari Stati membri: i diversi limiti sono espressi in minuti o in ore o in percentuale. La differenziazione delle sanzioni può essere lineare o progressiva. Altri paesi, come ad esempio il Belgio, utilizzano due criteri per determinare la differenziazione: il superamento del periodo di guida giornaliero e il periodo di guida ininterrotto.
- Per quanto riguarda le violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 la Commissione osserva che esistono notevoli differenze non soltanto in relazione all'ammontare delle ammende, ma anche per quanto concerne la differenziazione delle infrazioni (tabella II). Sebbene il nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE<sup>1</sup> consideri determinate infrazioni "molto gravi", ad esempio quando un conducente detiene più di una patente in corso di validità, alcuni Stati membri inseriscono tale caso nella categoria delle "infrazioni minori". D'altro lato, anche alcune delle infrazioni considerate più lievi vengono

---

<sup>1</sup> Va tuttavia sottolineato che la relazione della Commissione fa riferimento a dati relativi al periodo precedente all'entrata in vigore del nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE

sanzionate con le ammende più elevate in altri Stati membri. Le ammende applicate per le violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 sono di entità molto diversa. Le ammende massime possono talvolta variare in modo considerevole, passando da 586 euro in Lituania a 30 000 euro in Francia (con la possibilità ulteriore di una pena detentiva).

In conclusione, si può affermare che non solo si rilevano significative variazioni dell'importo delle ammende applicate nei singoli Stati membri, ma che si registrano grandi variazioni anche per quanto riguarda la tipologia delle sanzioni previste e la categorizzazione delle singole infrazioni alle disposizioni in materia sociale. La Commissione europea considera tale situazione come insoddisfacente per i conducenti e per le imprese di trasporti. Il nuovo allegato III alla direttiva 2006/22/CE (modificato dalla direttiva 2009/5/CE), offre una base per una comprensione dei comportamenti che devono essere considerati alla stregua di un'infrazione grave e di quelli che non costituiscono infrazione grave. Gli Stati membri sono invitati ad assumere le iniziative necessarie per un'applicazione armonizzata delle norme sociali nel settore del trasporto su strada.

### ***Posizione del relatore***

L'adozione di norme sociali nel settore del trasporto stradale si prefigge diversi obiettivi. La sicurezza del trasporto su strada, il miglioramento delle condizioni di lavoro e la garanzia di una concorrenza equa sono disciplinati da diversi, in parte vecchi, testi legislativi.

La relazione della Commissione evidenzia come esistano differenze notevoli nell'applicazione del tempo di guida e del periodo di riposo e delle norme relative al tachigrafo nei singoli Stati membri.

#### **- Attuazione delle norme esistenti**

Il relatore ritiene che l'attuazione completa delle norme sociali negli Stati membri non sia di enorme importanza soltanto per la sicurezza sulle strade europee, ma assuma altresì un enorme significato anche per il mercato interno europeo.

#### **- Categorizzazione uniforme delle sanzioni**

La categorizzazione delle sanzioni nel nuovo allegato III alla direttiva 2006/22/CE va accolta con favore. Gli Stati membri dovranno ora provvedere a recepire tale categorizzazione nelle rispettive legislazioni.

#### **- Controlli più frequenti e accurati e migliore collaborazione tra gli Stati membri per l'applicazione**

È altresì assolutamente necessario che il rispetto delle norme venga anche controllato. Sono indispensabili controlli più frequenti e un loro coordinamento transfrontaliero. È inoltre necessario migliorare la collaborazione tra gli Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle norme.

Il relatore auspica pertanto la creazione di un'agenzia europea per il trasporto su strada, che coordini la collaborazione tra le autorità competenti e assicuri in tal modo l'uniformità e la completezza dei controlli.

- **Armonizzazione delle sanzioni**

Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006, gli Stati membri sono tenuti a definire delle sanzioni per le infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 e al regolamento (CEE) n. 3821/85, che siano efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Ciò nondimeno, le sanzioni applicate nei singoli Stati membri talvolta divergono notevolmente.

Il relatore desidera sottolineare, che le differenze a livello sanzionatorio sono riconducibili a diversi fattori. Talvolta le differenze sono spiegabili alla luce del contesto geografico o economico. Le divergenze talvolta notevoli in termini di entità o di tipologia della sanzione possono tuttavia essere legate ai diversi sistemi giuridici degli Stati membri per quanto riguarda il perseguimento dei reati penali. Il relatore è dell'avviso che a parità di infrazione debbano essere comminate sanzioni equivalenti. Ciò nondimeno, va tenuto in considerazione che talune differenze sono inevitabili alla luce delle rispettive condizioni nazionali.

La Commissione dovrebbe esaminare i nuovi strumenti legislativi introdotti dal trattato di Lisbona con il nuovo articolo 83, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea: *"Allorché il ravvicinamento delle disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri in materia penale si rivela indispensabile per garantire l'attuazione efficace di una politica dell'Unione in un settore che è stato oggetto di misure di armonizzazione, norme minime relative alla definizione dei reati e delle sanzioni nel settore in questione possono essere stabilite tramite direttive. Tali direttive sono adottate secondo la stessa procedura legislativa ordinaria o speciale utilizzata per l'adozione delle misure di armonizzazione in questione, fatto salvo l'articolo 76."*

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	28.4.2010
<b>Esito della votazione finale</b>	+ : 36 - : 5 0 : 0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke