

17.4.2024

A9-0396/ 001-074

## **EMENDAMENTI 001-074**

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

### **Relazione**

**Kosma Złotowski**

**A9-0396/2023**

Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Proposta di direttiva (COM(2023)0126 – C9-0034/2023 – 2023/0052(COD))

---

### **Emendamento 1**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 1**

###### *Testo della Commissione*

(1) La direttiva (UE) 2015/413 agevola lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, riducendo in tal modo l'impunità dei trasgressori non residenti. L'efficacia delle indagini e dell'applicazione a livello transfrontaliero delle sanzioni per le infrazioni in materia di sicurezza stradale migliora la sicurezza stradale, in quanto incoraggia i conducenti non residenti a commettere meno infrazioni e a guidare in modo più sicuro.

###### *Emendamento*

(1) La direttiva (UE) 2015/413 agevola lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, riducendo in tal modo l'impunità dei trasgressori non residenti. L'efficacia delle indagini e dell'applicazione a livello transfrontaliero delle sanzioni per le infrazioni **esclusivamente** in materia di sicurezza stradale migliora la sicurezza stradale, in quanto incoraggia i conducenti non residenti a commettere meno infrazioni e a guidare in modo più sicuro.

### **Emendamento 2**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(1 bis)** *Al fine di ridurre i pericoli della strada, è necessario essere consapevoli dell'esistenza di un'elevata probabilità di una sanzione inevitabile. La conoscenza delle norme in vigore nei vari Stati membri promuove la sicurezza stradale e la riduzione delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di direttiva Considerando 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(4) L'ambito di applicazione della direttiva dovrebbe essere esteso ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale per garantire la parità di trattamento dei conducenti. Tenuto conto della base giuridica in virtù della quale la direttiva (UE) 2015/413 è stata adottata, segnatamente l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le infrazioni aggiuntive dovrebbero dimostrare **una forte connessione** con la sicurezza stradale, intervenendo su comportamenti pericolosi e **imprudenti** che rappresentano un grave rischio per gli utenti della strada. L'estensione dell'ambito di applicazione dovrebbe altresì rispecchiare il progresso tecnico nel rilevamento automatico delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

(4) L'ambito di applicazione della direttiva dovrebbe essere esteso ad altre infrazioni **esclusivamente** in materia di sicurezza stradale per garantire la parità di trattamento dei conducenti. Tenuto conto della base giuridica in virtù della quale la direttiva (UE) 2015/413 è stata adottata, segnatamente l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le infrazioni aggiuntive dovrebbero dimostrare **un nesso chiaro e diretto** con la sicurezza stradale, intervenendo su comportamenti pericolosi e **illeciti** che rappresentano un grave rischio per gli utenti della strada. L'estensione dell'ambito di applicazione dovrebbe altresì rispecchiare il progresso tecnico nel rilevamento automatico delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di direttiva Considerando 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(6) È opportuno definire le responsabilità

(6) È opportuno definire le responsabilità

e le competenze dei punti di contatto nazionali per garantire che essi cooperino senza soluzione di continuità con le altre autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. I punti di contatto nazionali dovrebbero essere sempre disponibili per tali autorità e rispondere alle loro richieste ***entro un termine ragionevole***. Quanto sopra dovrebbe avvenire a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità e, in particolare, indipendentemente dal fatto che l'autorità sia competente a livello nazionale, subnazionale o locale.

e le competenze dei punti di contatto nazionali per garantire che essi cooperino senza soluzione di continuità con le altre autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. I punti di contatto nazionali dovrebbero essere sempre disponibili per tali autorità e rispondere alle loro richieste ***senza indebito ritardo***. Quanto sopra dovrebbe avvenire a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità e, in particolare, indipendentemente dal fatto che l'autorità sia competente a livello nazionale, subnazionale o locale.

## Emendamento 5

### Proposta di direttiva Considerando 7 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 bis) Numerosi Stati membri si trovano di fronte a un fenomeno in cui gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale sono commesse con autovetture noleggate in altri Stati membri. I conducenti di tali autovetture a noleggio che commettono un'infrazione in materia di sicurezza stradale restano impuniti perché possono sfruttare le differenze tra le norme nei diversi Stati membri oltre alle carenze relative allo scambio di informazioni.***

## Emendamento 6

### Proposta di direttiva Considerando 8

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(8) Lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe inoltre essere autorizzato a

(8) Lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe inoltre essere autorizzato a

effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati **relativi agli** utenti finali dei veicoli, qualora tali informazioni siano già disponibili. È inoltre opportuno stabilire un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti proprietari, intestatari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni appropriate di cui necessitano per le indagini.

effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati **necessari a identificare gli** utenti finali dei veicoli, qualora tali informazioni siano già disponibili. È inoltre opportuno stabilire un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti proprietari, intestatari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni appropriate di cui necessitano per le indagini.

## Emendamento 7

### Proposta di direttiva Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza dovrebbero fornire le informazioni supplementari richieste dallo Stato membro dell'infrazione necessarie per l'identificazione della persona responsabile entro un termine **ragionevole**. Se non è possibile raccogliere o fornire le informazioni, o se non è possibile farlo **senza indebito ritardo**, è opportuno fornire una spiegazione chiara dei relativi motivi e, **per quanto possibile, ridurre al minimo** il ritardo.

#### *Emendamento*

(12) Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza dovrebbero fornire le informazioni supplementari richieste dallo Stato membro dell'infrazione necessarie per l'identificazione della persona responsabile entro un termine **non superiore a 30 giorni lavorativi**. Se non è possibile raccogliere o fornire le informazioni, o se non è possibile farlo **entro il termine stabilito**, è opportuno fornire una spiegazione chiara dei relativi motivi e il ritardo **non può superare i 20 giorni lavorativi a partire dalla comunicazione di questi ultimi**.

## Emendamento 8

### Proposta di direttiva Considerando 17

#### *Testo della Commissione*

(17) Come minimo, la lettera d'informazione dovrebbe contenere informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica e sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione, in particolare poiché le sanzioni per le

#### *Emendamento*

(17) Come minimo, la lettera d'informazione dovrebbe contenere informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica e sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione, in particolare poiché le sanzioni per le

infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 possono essere di natura non pecuniaria, come le restrizioni al diritto alla guida del trasgressore. Dovrebbe inoltre essere sostenuto il diritto al ricorso, fornendo informazioni dettagliate su dove e come esercitare i diritti di difesa o come presentare un ricorso nello Stato membro dell'infrazione, in una lingua che la persona interessata comprende. Se del caso, dovrebbe essere fornita anche una descrizione dei procedimenti in contumacia, in quanto il presunto responsabile potrebbe non prevedere di ritornare nello Stato membro dell'infrazione per partecipare al procedimento. Anche le opzioni di pagamento e le modalità volte ad attenuare il volume delle sanzioni dovrebbero essere rese facilmente comprensibili al fine di incentivare la cooperazione volontaria. Infine, essendo il primo documento che il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo o qualsiasi altro presunto responsabile riceve, la lettera d'informazione dovrebbe contenere le informazioni di cui all'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>63</sup> che, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera d), dovrebbero includere informazioni sulla fonte da cui provengono i dati personali, e agli articoli 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>64</sup>. Tali informazioni dovrebbero essere fornite nella lettera d'informazione direttamente o mediante un riferimento al luogo in cui sono rese disponibili.

---

<sup>63</sup> Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine,

infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 possono essere di natura non pecuniaria, come le restrizioni al diritto alla guida del trasgressore, ***ed essere redatta in una formulazione comprensibile per i profani in materia***. Dovrebbe inoltre essere sostenuto il diritto al ricorso, fornendo informazioni dettagliate su dove e come esercitare i diritti di difesa o come presentare un ricorso nello Stato membro dell'infrazione, in una lingua che la persona interessata comprende. Se del caso, dovrebbe essere fornita anche una descrizione dei procedimenti in contumacia, in quanto il presunto responsabile potrebbe non prevedere di ritornare nello Stato membro dell'infrazione per partecipare al procedimento. Anche le opzioni di pagamento e le modalità volte ad attenuare il volume delle sanzioni dovrebbero essere rese facilmente comprensibili al fine di incentivare la cooperazione volontaria. Infine, essendo il primo documento che il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo o qualsiasi altro presunto responsabile riceve, la lettera d'informazione dovrebbe contenere le informazioni di cui all'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>63</sup> che, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera d), dovrebbero includere informazioni sulla fonte da cui provengono i dati personali, e agli articoli 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>64</sup>. Tali informazioni dovrebbero essere fornite nella lettera d'informazione direttamente o mediante un riferimento al luogo in cui sono rese disponibili.

---

<sup>63</sup> Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine,

accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

<sup>64</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

## Emendamento 9

### Proposta di direttiva Considerando 18

#### *Testo della Commissione*

(18) Quando persone non residenti sono oggetto di un controllo stradale in loco e tale azione determina l'avvio di procedure di follow-up in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale, la lettera d'informazione dovrebbe contenere solo alcuni elementi essenziali **ed** essere consegnata direttamente alla persona interessata nell'ambito delle procedure di controllo stradale.

## Emendamento 10

### Proposta di direttiva Considerando 20

accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

<sup>64</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

#### *Emendamento*

(18) Quando persone non residenti sono oggetto di un controllo stradale in loco e tale azione determina l'avvio di procedure di follow-up in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale, la lettera d'informazione dovrebbe contenere solo alcuni elementi essenziali, ***tra cui in particolare una descrizione della procedura di ricorso, e, ove possibile, essere consegnata direttamente alla persona interessata nell'ambito delle procedure di controllo stradale o inviata quanto prima dopo la sua compilazione. Ai conducenti non residenti dovrebbe essere concesso tempo sufficiente per avvalersi di eventuali diritti di ricorso o di riduzione delle sanzioni.***

*Testo della Commissione*

(20) Nel caso in cui non sia possibile consegnare documenti a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti, lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzato a fare affidamento sullo Stato membro d'immatricolazione o di residenza per consegnare gli atti e le comunicazioni alla persona interessata ai sensi della rispettiva legislazione nazionale in materia di consegna degli atti.

*Emendamento*

(20) Nel caso in cui non sia possibile consegnare documenti a mezzo raccomandata, ***posta certificata*** o con mezzi elettronici equivalenti, lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzato a fare affidamento sullo Stato membro d'immatricolazione o di residenza per consegnare gli atti e le comunicazioni alla persona interessata ai sensi della rispettiva legislazione nazionale in materia di consegna degli atti.

**Emendamento 11**

**Proposta di direttiva  
Considerando 24 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(24 bis) Attualmente, non esiste alcun mezzo di identificazione elettronica a livello dell'Unione o alcun certificato riconosciuto da tutti gli Stati membri che consenta ai cittadini dell'Unione di accedere al contenuto delle notifiche depositate presso il registro elettronico dell'autorità che ha emesso la notifica, nonché di poter presentare reclami e ricorsi per via elettronica. La Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, dovrebbe pertanto effettuare una revisione dei modelli di accesso elettronico ai registri delle infrazioni in materia di sicurezza stradale gestiti dalle autorità nazionali e, ove opportuno, sviluppare una soluzione digitale specifica.***

**Emendamento 12**

**Proposta di direttiva  
Considerando 25 bis (nuovo)**

**(25 bis)** *La Commissione dovrebbe valutare mezzi diversi per rafforzare la cooperazione e lo scambio di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale al fine di migliorare l'applicazione della legge, tra gli Stati membri dell'UE e i paesi terzi limitrofi. Mentre la presente direttiva intende ridurre l'impunità dei conducenti non residenti all'interno dell'Unione, le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da conducenti non residenti immatricolati in paesi terzi non è un problema insignificante. La presente direttiva e l'utilizzo di Eucaris offrono un modello per l'Unione e i suoi Stati membri per l'istituzione di meccanismi simili per lo scambio, con i paesi terzi limitrofi, di informazioni sulle infrazioni contemplate, a condizione che tutele equivalenti siano concesse ai conducenti interessati, in particolare riguardo alla protezione dei dati.*

### Emendamento 13

#### Proposta di direttiva Considerando 25 ter (nuovo)

**(25 ter)** *Per conseguire gli obiettivi stabiliti nel Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", l'attuazione efficace della direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe essere integrata da ulteriori misure per affrontare la questione delle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da cittadini di paesi terzi. 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. Nel caso in cui la conclusione di tale accordo dovesse tardare molto, gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, potrebbero sviluppare una soluzione specifica per garantire che un'infrazione in materia di sicurezza stradale sia segnalata alla frontiera esterna dell'Unione quando il trasgressore intende attraversarla, in modo che la sanzione pecuniaria possa essere irrogata al trasgressore dallo Stato membro in cui ha commesso l'infrazione prima che lasci il territorio dell'Unione.*

#### **Emendamento 14**

**Proposta di direttiva  
Considerando 25 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(25 quater) Dall'uscita del Regno Unito dall'Unione, non esiste più una direttiva concernente la condivisione dei dati tra le forze di polizia degli Stati membri e l'agenzia di immatricolazione civile del Regno Unito (DVLA – Driver Vehicle Licensing Agency). Esiste, tuttavia, un regime di assistenza reciproca, che manca però di efficienza, in quanto non è più automatico. Poiché la conclusione dell'accordo sugli scambi commerciali Regno Unito-UE non comprende un riferimento alla direttiva (UE) 2015/413 e alla decisione 2005/214/GAI, la Commissione dovrebbe analizzare, tramite un parere giuridico, come accertare efficacemente le infrazioni definite dalla presente direttiva ai sensi della convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale del 1959 e dei suoi protocolli, per individuare misure efficaci ed efficienti per migliorare la sicurezza stradale e, nel contempo, salvaguardare i requisiti in materia di protezione dei dati, in particolare degli*

## Emendamento 15

### Proposta di direttiva Considerando 31

#### *Testo della Commissione*

(31) È opportuno istituire un portale online (il "portale CBE") per fornire agli utenti della strada nell'Unione informazioni complete sulle norme in materia di sicurezza stradale in vigore negli Stati membri e consentire agli utenti della strada di comunicare con le autorità degli Stati membri in modo efficace e sicuro. Il portale dovrebbe inoltre facilitare la comunicazione tra le autorità degli Stati membri in merito a varie questioni concernenti le indagini transfrontaliere relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, ad esempio per la verifica dell'autenticità delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up al fine di impedire un'eventuale frode. I dati personali scambiati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per le indagini transfrontaliere e l'applicazione delle sanzioni, in particolare il pagamento delle sanzioni pecuniarie. Il portale CBE dovrebbe essere in grado di connettersi ad altri portali, reti, siti web o piattaforme pertinenti per facilitare lo scambio di informazioni relative all'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale. La Commissione **dovrebbe essere il titolare** del trattamento del portale CBE, conformemente al regolamento 2018/1725.

#### *Emendamento*

(31) È opportuno istituire un portale online (il "portale CBE") per fornire agli utenti della strada nell'Unione informazioni complete sulle norme in materia di sicurezza stradale in vigore negli Stati membri e consentire agli utenti della strada di comunicare con le autorità degli Stati membri in modo efficace e sicuro. **Tali informazioni dovrebbero essere comprensibili e accessibili senza ostacoli.** Il portale dovrebbe inoltre facilitare la comunicazione tra le autorità degli Stati membri in merito a varie questioni concernenti le indagini transfrontaliere relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, ad esempio per la verifica dell'autenticità delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up al fine di impedire un'eventuale frode. I dati personali scambiati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per le indagini transfrontaliere e l'applicazione delle sanzioni, in particolare il pagamento delle sanzioni pecuniarie. Il portale CBE dovrebbe essere in grado di connettersi ad altri portali, reti, siti web o piattaforme pertinenti per facilitare lo scambio di informazioni relative all'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale. La Commissione **e gli Stati membri dovrebbero essere i titolari congiunti** del trattamento del portale CBE, conformemente al regolamento 2018/1725.

## Emendamento 16

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 32**

*Testo della Commissione*

(32) La Commissione dovrebbe fornire un sostegno finanziario proporzionato alle iniziative che migliorano la cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione.

*Emendamento*

(32) La Commissione dovrebbe fornire un sostegno finanziario proporzionato alle iniziative **e ai progetti degli Stati membri** che migliorano la cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione, **compreso il sostegno alla digitalizzazione dei dati di cui all'allegato III della direttiva 2010/40/UE che sono pertinenti ai fini delle infrazioni contemplate dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Il sostegno finanziario copre anche le campagne d'informazione in tutta l'Unione in merito alle differenze nella legislazione nazionale, con un'attenzione particolare nei confronti dei paesi limitrofi.**

**Emendamento 17**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 32 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(32 bis) Gli Stati membri dell'UE dovrebbero essere incoraggiati a istituire un sistema trasparente per l'assegnazione delle entrate generate dalle ammende e a reimpiegare le entrate derivanti dall'applicazione della legge per realizzare opere a favore della sicurezza stradale. Ciò rafforzerebbe anche la fiducia del pubblico nei confronti del sistema di applicazione della normativa stradale e il contributo che può apportare al miglioramento della sicurezza stradale.**

**Emendamento 18**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 32 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(32 ter)** *Considerando gli aumenti sostanziali nel traffico stradale transfrontaliero e le perduranti divergenze tra Stati membri nell'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale, è opportuno aggiornare la raccomandazione 2004/345/CE della Commissione relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, che risale al 2004, per tenere conto dei progressi realizzati da allora.*

## **Emendamento 19**

**Proposta di direttiva  
Considerando 35 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(35 bis)** *È necessario sottolineare che esiste un problema significativo della mancata esecuzione delle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da non residenti e che la modifica dell'articolo 1 della decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie, modificata dalla decisione quadro 2009/299/GAI, che contempla la definizione di decisione essenziale, potrebbe non essere sufficiente ad affrontare efficacemente tale questione. Pertanto, la situazione attuale dovrebbe essere valutata, tra l'altro tramite un parere giuridico specifico, a seguito del quale la Commissione dovrebbe, se del caso, adottare una proposta legislativa al fine di migliorare la cooperazione tra gli Stati membri a tal riguardo.*

## **Emendamento 20**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 35 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(35 ter)** *Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché esistano meccanismi adeguati ed efficaci per l'applicazione o la riscossione di sanzioni pecuniarie.*

**Emendamento 21**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera i

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

"i) mancato rispetto della distanza **di sicurezza** dal veicolo che precede;

"i) mancato rispetto della distanza **necessaria** dal veicolo che precede;

**Emendamento 22**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera j

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

j) sorpasso pericoloso;

j) sorpasso pericoloso **non conforme alla normativa stradale**;

**Emendamento 23**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera k

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

k) sosta pericolosa;

k) sosta pericolosa **in un luogo non autorizzato che comporta un grave rischio**

*per gli altri utenti della strada;*

#### **Emendamento 24**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera l

*Testo della Commissione*

l) attraversamento di una o più strisce longitudinali continue;

*Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

#### **Emendamento 25**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera o

*Testo della Commissione*

o) *uso* di un veicolo sovraccarico;

*Emendamento*

o) **guida** di un veicolo sovraccarico;

#### **Emendamento 26**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 2 – lettera o bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***o bis) incidente con omissione di soccorso;***

#### **Emendamento 27**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera -a (nuova)**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera a

*Testo in vigore*

*Emendamento*

a) "veicolo", qualsiasi veicolo azionato **da un motore, compresi i motocicli, che è** destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci;

**-a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:**

"a) "veicolo", qualsiasi veicolo **motorizzato** azionato **esclusivamente da una forza meccanica**, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci;

(32015L0413)

## **Emendamento 28**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera a**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera j

*Testo della Commissione*

j) "circolazione su una corsia vietata", l'uso illecito di una corsia permanente già esistente o di una corsia provvisoria, quale una corsia preferenziale per il trasporto pubblico o una corsia provvisoriamente chiusa per motivi di congestione o di lavori stradali, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

*Emendamento*

j) "circolazione su una corsia vietata", l'uso illecito di una corsia permanente già esistente o di una corsia provvisoria, quale una corsia preferenziale per il trasporto pubblico, **una strada pedonale o una pista ciclabile** o una corsia provvisoriamente chiusa per motivi di congestione o di lavori stradali, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

## **Emendamento 29**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera b**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera l

*Testo della Commissione*

l) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente **designata ai fini della presente direttiva**;

*Emendamento*

l) "punto di contatto nazionale", un'autorità competente **tramite la quale sono scambiate informazioni tra lo Stato membro dell'infrazione e lo Stato membro di immatricolazione**;

## Emendamento 30

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2 – lettera c

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 3 – lettera o

#### *Testo della Commissione*

o) "mancato rispetto della distanza **di sicurezza** dal veicolo che precede", il fatto di non mantenere la distanza necessaria tra il veicolo guidato dal conducente e il veicolo che precede per evitare la collisione qualora quest'ultimo rallenti o si arresti improvvisamente, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

#### *Emendamento*

o) "mancato rispetto della distanza **necessaria** dal veicolo che precede", il fatto di non mantenere la distanza di sicurezza necessaria tra il veicolo guidato dal conducente e il veicolo che precede per evitare la collisione qualora quest'ultimo rallenti o si arresti improvvisamente, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

## Emendamento 31

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2 – lettera c

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 3 – lettera p

#### *Testo della Commissione*

p) "sorpasso pericoloso", il sorpasso di un altro veicolo o di un altro utente della strada effettuato in modo che viola le norme applicabili in materia di sorpasso pericoloso nello Stato membro dell'infrazione;

#### *Emendamento*

p) "sorpasso pericoloso **non conforme alla normativa stradale**", il sorpasso di un altro veicolo o di un altro utente della strada effettuato in modo che viola le norme applicabili in materia di sorpasso pericoloso nello Stato membro dell'infrazione;

## Emendamento 32

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2 – lettera c

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 3 – lettera q

*Testo della Commissione*

q) "sosta pericolosa", il fatto di lasciare il veicolo in sosta in modo che viola le norme applicabili in materia di sosta pericolosa nello Stato membro dell'infrazione. **Il** mancato pagamento delle tariffe di parcheggio e altre infrazioni analoghe non sono da ritenersi casi di sosta pericolosa;

*Emendamento*

q) "sosta pericolosa **in un luogo non autorizzato che comporta un grave rischio per gli altri utenti della strada**", il fatto di lasciare il veicolo in sosta in un modo che viola le norme applicabili in materia di sosta pericolosa nello Stato membro dell'infrazione **e che incide negativamente sulla sicurezza stradale, a eccezione del mancato pagamento delle tariffe di parcheggio e di** altre infrazioni analoghe **che** non sono da ritenersi casi di sosta pericolosa;

**Emendamento 33**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera r

*Testo della Commissione*

r) "attraversamento di una o più strisce longitudinali continue", il cambio di corsia effettuato attraversando con il veicolo in modo illecito almeno una striscia longitudinale continua, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

*Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

**Emendamento 34**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera t bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**t bis) "incidente con omissione di soccorso", situazione in cui l'autore del reato si allontana dopo aver causato un incidente o una collisione stradale per evitare di affrontare le conseguenze**

*penali del reato associate a vittime e feriti gravi;*

### **Emendamento 35**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera z bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*z bis) "prestatore di servizi di recupero crediti", entità privata dotata di personalità giuridica distinta preposta a gestire i procedimenti di follow-up avviati a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, della presente direttiva, o parte di essi, compresa l'applicazione di sanzioni pecuniarie, accreditata presso un punto di contatto nazionale per la richiesta dei dati di immatricolati del veicolo e soggetta al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva (UE) 2016/680;*

### **Emendamento 36**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 – lettera z ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*z ter) "autorità competente", l'autorità designata ai fini della presente direttiva;*

### **Emendamento 37**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 3 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Ai fini dello scambio di informazioni a norma della presente direttiva, 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.

*Emendamento*

1. Ai fini dello scambio di informazioni **e della prestazione di assistenza reciproca** a norma della presente direttiva, 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.

**Emendamento 38**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

b) i dati relativi ai proprietari, agli intestatari o **agli** utenti finali **dei** veicoli, se disponibili.

*Emendamento*

b) i dati relativi ai proprietari **o** agli intestatari **dei veicoli** o **i dati che identificano gli** utenti finali **di tali** veicoli, se **applicabili e** disponibili.

**Emendamento 39**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Un'autorità competente può richiedere prima l'accesso ai dati relativi ai veicoli, come indicato nell'allegato, sezione 2, parte 1, al fine di stabilire se sia stata commessa un'infrazione. Laddove sulla base di tali dati sia accertata un'infrazione, l'autorità competente richiede l'accesso ai dati relativi al proprietario, all'intestatario e/o all'utente finale dei veicoli, come indicato nell'allegato, sezione 2, parti II, III, IV o V.**

## Emendamento 40

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri conservano gli elementi dei dati di cui alla sezione 2, parte IV, e, se disponibili, quelli di cui alla sezione 2, parte V, dell'allegato nei registri di immatricolazione nazionali per almeno 6 mesi dopo qualsiasi modifica della proprietà o dell'uso del veicolo in questione.

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri conservano gli elementi dei dati di cui alla sezione 2, parte IV, e, se disponibili, quelli di cui alla sezione 2, parte V, dell'allegato nei registri di immatricolazione nazionali per almeno 6 mesi dopo qualsiasi modifica della proprietà o dell'uso del veicolo in questione, **e per un periodo non superiore a 4 anni.**

## Emendamento 41

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) il numero completo di immatricolazione del veicolo non è fornito nella ricerca effettuata in forma di richiesta in uscita a norma del paragrafo 1;

#### *Emendamento*

b) il numero completo di immatricolazione del veicolo non è fornito nella ricerca effettuata in forma di richiesta in uscita a norma del paragrafo 1 **oppure è fornito ma non è valido;**

## Emendamento 42

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 3 – comma 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) invitare il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo, o qualsiasi

#### *Emendamento*

b) invitare il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo, o qualsiasi

persona che si presume sia responsabile di una delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, a fornire informazioni sull'identità della persona responsabile, in conformità al diritto nazionale.

persona che si presume sia responsabile di una delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, a fornire informazioni sull'identità **e i dati di contatto** della persona responsabile, in conformità al diritto nazionale.

## Emendamento 43

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Se riceve una delle richieste di cui al paragrafo 3, lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza raccoglie le informazioni richieste, a meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto elencati al paragrafo 7 o che sia impossibile raccogliere le informazioni richieste. Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza trasmette **senza indebito ritardo** le informazioni richieste per via elettronica tramite il proprio punto di contatto nazionale al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione.

#### *Emendamento*

Se riceve una delle richieste di cui al paragrafo 3, lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza raccoglie le informazioni richieste, a meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto elencati al paragrafo 7 o che sia impossibile raccogliere le informazioni richieste. Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza trasmette **entro un termine non superiore a 30 giorni lavorativi** le informazioni richieste per via elettronica tramite il proprio punto di contatto nazionale al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione.

## Emendamento 44

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 5 – commi 1 e 2

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni richieste siano fornite senza indebito ritardo al ricevimento della richiesta.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni richieste siano fornite senza indebito ritardo al ricevimento della richiesta, **entro un termine non superiore a 30 giorni lavorativi**. Se non è possibile

raccogliere le informazioni ***entro un termine non superiore a 30 giorni lavorativi*** dal ricevimento della richiesta, i punti di contatto nazionali dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza trasmettono quanto prima tali informazioni allo Stato membro dell'infrazione, fornendo una spiegazione adeguata dei motivi del ritardo, ***e comunque entro 20 giorni lavorativi a partire dalla comunicazione di questi ultimi.***

Se non è possibile raccogliere le informazioni ***senza indebito ritardo*** al ricevimento della richiesta, i punti di contatto nazionali dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza trasmettono quanto prima tali informazioni allo Stato membro dell'infrazione, fornendo una spiegazione adeguata dei motivi del ritardo.

#### **Emendamento 45**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 7 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri decidono quanto prima, e comunque entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta, se invocare un motivo di rifiuto. Gli Stati membri che decidono di applicare un motivo di rifiuto ne informano ***senza indebito ritardo*** lo Stato membro dell'infrazione tramite il punto di contatto nazionale.

##### *Emendamento*

Gli Stati membri decidono quanto prima, e comunque entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta, se invocare un motivo di rifiuto. Gli Stati membri che decidono di applicare un motivo di rifiuto ne informano lo Stato membro dell'infrazione tramite il punto di contatto nazionale ***entro 15 giorni lavorativi dalla decisione di respingere la richiesta. Gli Stati membri cui è rivolta la richiesta indicano quanto meno il motivo specifico di rifiuto che hanno deciso di applicare.***

#### **Emendamento 46**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 10 – comma 2

*Testo della Commissione*

Le informazioni fornite in risposta alla richiesta sono trasmesse nella lingua o nelle lingue dello Stato membro dell'infrazione notificate alla Commissione in conformità all'articolo 5 bis, paragrafo 8.

*Emendamento*

Le informazioni fornite in risposta alla richiesta sono trasmesse nella lingua o nelle lingue dello Stato membro dell'infrazione notificate alla Commissione in conformità all'articolo 5 bis, paragrafo 8. ***Inoltre, al fine di ridurre l'onere amministrativo e semplificare la procedura, la Commissione può introdurre modelli uniformi, che possono includere anche codici una volta ritenuti sufficientemente sviluppati, a condizione che il contenuto e il formato della richiesta e della risposta rimangano sufficientemente chiari da consentire ai destinatari e alle autorità di comprenderli in modo chiaro e semplice. In tal caso, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 per introdurre i detti modelli e codici.***

**Emendamento 47**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 11 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***a bis) il nome dell'autorità competente che presenta la richiesta e il motivo;***

**Emendamento 48**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 bis – paragrafo 11 – lettera a ter (nuova)

*a ter) le infrazioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, a cui si riferisce la richiesta;*

## Emendamento 49

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 4 quater – paragrafo 1

#### Testo della Commissione

1. Gli Stati membri possono scambiare dati o accedervi utilizzando altre banche dati, quali i registri delle patenti di guida o i registri anagrafici, al solo scopo di identificare la persona responsabile. Essi procedono in tal senso solo nella misura in cui tale scambio o accesso sia **esplicitamente basato sulla** legislazione dell'Unione.";

#### Emendamento

1. Gli Stati membri possono scambiare dati o accedervi utilizzando altre banche dati, quali i registri delle patenti di guida o i registri anagrafici, al solo scopo di identificare la persona responsabile. Essi procedono in tal senso solo nella misura in cui tale scambio o accesso sia **consentito dalla** legislazione dell'Unione. **Lo scambio di dati o l'accesso ad essi è agevolato con mezzi automatizzati ed elettronici.**";

#### Motivazione

*I dati dovrebbero essere scambiati o consultati con mezzi automatizzati ed elettronici al fine di non far gravare oneri amministrativi supplementari sulle autorità e per rendere lo scambio quanto più semplice possibile.*

## Emendamento 50

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 6

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2

#### Testo della Commissione

Qualora decida di avviare siffatti procedimenti, lo Stato membro dell'infrazione informa senza indugio, mediante una lettera d'informazione, il presunto responsabile tanto dell'infrazione in materia di sicurezza stradale quanto

#### Emendamento

Qualora decida di avviare siffatti procedimenti, lo Stato membro dell'infrazione informa senza indugio, mediante una lettera d'informazione, il presunto responsabile tanto dell'infrazione in materia di sicurezza stradale quanto

della decisione di avviare un procedimento di follow-up.

della decisione di avviare un procedimento di follow-up, ***rispettando nel contempo il termine fissato all'articolo 5 bis, paragrafo 2.***

## Emendamento 51

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 6

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera g

#### *Testo della Commissione*

g) ove applicabile, informazioni dettagliate sulla denominazione, l'indirizzo e il numero di conto bancario internazionale (IBAN) dell'autorità presso la quale può essere liquidata una sanzione pecuniaria irrogata, sul termine per il pagamento e sui metodi di pagamento alternativi, in particolare applicazioni informatiche specifiche, purché tali metodi siano accessibili sia ai residenti sia ai non residenti;

#### *Emendamento*

g) ove applicabile, informazioni dettagliate sulla denominazione, l'indirizzo e il numero di conto bancario internazionale (IBAN) dell'autorità presso la quale può essere liquidata una sanzione pecuniaria irrogata, sul termine per il pagamento e sui metodi di pagamento alternativi ***praticabili e privi di ostacoli***, in particolare applicazioni informatiche specifiche, purché tali metodi siano accessibili sia ai residenti sia ai non residenti;

## Emendamento 52

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 6

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera h

#### *Testo della Commissione*

h) informazioni sulle norme applicabili in materia di protezione dei dati, sui diritti degli interessati e sulla disponibilità di ulteriori informazioni ***o*** indicazioni sul luogo in cui tali informazioni possono essere facilmente reperite a norma dell'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le informazioni relative alla fonte da cui hanno origine i dati personali, o dell'articolo 13 e 14 del

#### *Emendamento*

h) informazioni ***chiare e comprensibili*** sulle norme applicabili in materia di protezione dei dati, sui diritti degli interessati e sulla disponibilità di ulteriori informazioni ***nonché*** indicazioni sul luogo in cui tali informazioni possono essere facilmente reperite a norma dell'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le informazioni relative alla fonte da cui hanno origine i dati personali, o

regolamento (UE) 2016/679 del  
Parlamento europeo e del Consiglio;

dell'articolo 13 e 14 del regolamento (UE)  
2016/679 del Parlamento europeo e del  
Consiglio;

### **Emendamento 53**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 6**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera j bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***j bis) un collegamento e, se possibile, un  
codice QR, al portale indicato all'articolo  
8;***

### **Emendamento 54**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 6**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri provvedono affinché, nel caso in cui la persona responsabile sia un conducente non residente che è stato oggetto di un controllo stradale in loco, la lettera d'informazione contenga almeno i dati elencati al paragrafo 2, lettere c), d), e) e g).

3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri provvedono affinché, nel caso in cui la persona responsabile sia un conducente non residente che è stato oggetto di un controllo stradale in loco, la lettera d'informazione contenga almeno i dati elencati al paragrafo 2, lettere c), d), e), g) ***ed i)***.

### **Emendamento 55**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 6**

Direttiva (UE) 2015/413

Paragrafo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Gli Stati membri provvedono  
affinché, nei casi in cui la persona***

*responsabile sia un conducente non residente che è stato oggetto di un controllo stradale in loco e l'applicazione della sanzione riguardo all'infrazione commessa sia stata completata dall'autorità competente con un'irrogazione della sanzione pecuniaria pagata dalla persona responsabile, tale persona riceve almeno le seguenti informazioni:*

- a) la ricevuta della transazione pecuniaria;*
- b) i dati di contatto dell'autorità competente;*
- c) le informazioni relative alle infrazioni commesse e, se del caso, le modalità con cui assicurare il rispetto in futuro;*
- d) un collegamento e, se possibile, un codice QR, al portale indicato all'articolo 8.*

## **Emendamento 56**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 6**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. Gli Stati membri provvedono affinché l'inizio dei termini entro i quali i non residenti possono esercitare il loro diritto di ricorso o di richiedere un'attenuazione delle sanzioni, in conformità al paragrafo 2, lettere e) e i), corrisponda alla data di ricevimento della lettera d'informazione.";

#### *Emendamento*

5. Gli Stati membri provvedono affinché l'inizio dei termini entro i quali i non residenti possono esercitare il loro diritto di ricorso o di richiedere un'attenuazione delle sanzioni, in conformità al paragrafo 2, lettere e) e i), ***sia proporzionato, al fine di garantire l'effettivo esercizio di tali diritti, e*** corrisponda alla data di ricevimento della lettera d'informazione.";

## **Emendamento 57**

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 bis – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri inviano la lettera d'informazione e i documenti di follow-up ai presunti responsabili a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti in conformità al capo III, sezione 7, del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio\* o, nel caso di cui all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, inviano la lettera d'informazione direttamente al presunto responsabile.

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri inviano la lettera d'informazione e i documenti di follow-up ai presunti responsabili a mezzo raccomandata, **posta certificata** o con mezzi elettronici equivalenti in conformità al capo III, sezione 7, del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio\* o, nel caso di cui all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, inviano la lettera d'informazione direttamente al presunto responsabile.

## **Emendamento 58**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Gli Stati membri provvedono affinché la lettera d'informazione sia inviata entro un mese dalla registrazione di un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, o, qualora nel corso dell'indagine debbano essere inviate più lettere di informazione, entro 15 giorni dall'evento che ha reso necessario l'invio delle lettere di informazione successive.

#### *Emendamento*

2. Gli Stati membri provvedono affinché la lettera d'informazione sia inviata entro un mese dalla registrazione di un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, **a decorrere dal giorno dell'incidente** o, qualora nel corso dell'indagine debbano essere inviate più lettere di informazione, entro 15 giorni dall'evento che ha reso necessario l'invio delle lettere di informazione successive.

## **Emendamento 59**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 bis – paragrafo 3 – lettera b

*Testo della Commissione*

b) le norme procedurali previste dal diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione richiedono una prova della consegna dell'atto diversa dalla prova che può essere ottenuta mediante invio a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti;

*Emendamento*

b) le norme procedurali previste dal diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione richiedono una prova della consegna dell'atto diversa dalla prova che può essere ottenuta mediante invio a mezzo raccomandata, ***posta certificata*** o con mezzi elettronici equivalenti;

**Emendamento 60**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 bis – paragrafo 3 – lettera c

*Testo della Commissione*

c) la consegna dell'atto a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti non è stata possibile;

*Emendamento*

c) la consegna dell'atto a mezzo raccomandata, ***posta certificata*** o con mezzi elettronici equivalenti non è stata possibile;

**Emendamento 61**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 bis – paragrafo 3 – lettera d

*Testo della Commissione*

d) lo Stato membro dell'infrazione ha giustificati motivi per ritenere che la consegna dell'atto a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti sia in quel caso particolare inefficace o inappropriata.

*Emendamento*

d) lo Stato membro dell'infrazione ha giustificati motivi per ritenere che la consegna dell'atto a mezzo raccomandata, ***posta certificata*** o con mezzi elettronici equivalenti sia in quel caso particolare inefficace o inappropriata.

**Emendamento 62**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

*Testo della Commissione*

7. La richiesta di cui al paragrafo 4 è trasmessa nella lingua o in una delle lingue dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza notificate alla Commissione in conformità al paragrafo 8. Il certificato di cui al paragrafo 6 è trasmesso nella lingua dello Stato membro dell'infrazione notificata alla Commissione in conformità al paragrafo 8.

*Emendamento*

7. La richiesta di cui al paragrafo 4 è trasmessa nella lingua o in una delle lingue dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza notificate alla Commissione in conformità al paragrafo 8. Il certificato di cui al paragrafo 6 è trasmesso nella lingua dello Stato membro dell'infrazione notificata alla Commissione in conformità al paragrafo 8. ***Al fine di ridurre l'onere amministrativo e semplificare la procedura, la Commissione può introdurre modelli uniformi per entrambi i documenti di cui al presente paragrafo, che possono includere anche l'utilizzo di codici una volta ritenuti sufficientemente sviluppati, a condizione che il contenuto e il formato della richiesta e del certificato rimangano sufficientemente chiari da consentire ai destinatari e alle autorità di comprenderli in modo chiaro e semplice. In tal caso, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 per introdurre i detti modelli e codici.***

**Emendamento 63**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 5 bis – paragrafo 9

*Testo della Commissione*

9. Gli Stati membri provvedono affinché ai presunti responsabili sia concesso di comunicare con le autorità dello Stato membro dell'infrazione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale, in una qualsiasi delle lingue comunicate alla Commissione dallo Stato membro d'immatricolazione o dallo

*Emendamento*

9. Gli Stati membri provvedono affinché ai presunti responsabili sia concesso di comunicare con le autorità dello Stato membro dell'infrazione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale, in una qualsiasi delle lingue comunicate alla Commissione dallo Stato membro d'immatricolazione o dallo

Stato membro di residenza o dallo Stato membro dell'infrazione a norma del paragrafo 8, o, se la persona interessata ha una conoscenza insufficiente di tali lingue, in una lingua dell'Unione che parla o comprende.

Stato membro di residenza o dallo Stato membro dell'infrazione a norma del paragrafo 8, o, se la persona interessata ha una conoscenza insufficiente di tali lingue, in una lingua dell'Unione che parla o comprende. ***Gli Stati membri sono incoraggiati a consentire ai presunti responsabili di partecipare in remoto ai procedimenti giudiziari tramite collegamento video.***

## Emendamento 64

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 7

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 5 ter – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Gli Stati membri provvedono affinché tale entità privata che applica le sanzioni pecuniarie agisca nel rispetto degli obblighi in materia di protezione dei dati, a norma del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva (UE) 2016/680.***

## Emendamento 65

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione completa in conformità al secondo e al terzo comma del presente paragrafo entro ***le seguenti date***: 6 maggio 2024, ***6 maggio 2026 (...)***.

1. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione completa in conformità al secondo e al terzo comma del presente paragrafo entro ***il 6 maggio 2024 e in seguito ogni due anni.***

## Emendamento 66

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8

Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

La relazione contiene inoltre una descrizione della situazione a livello nazionale in relazione al seguito dato alle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La descrizione specifica quanto meno:

*Emendamento*

La relazione contiene inoltre una descrizione della situazione a livello nazionale in relazione al seguito dato alle infrazioni in materia di sicurezza stradale **e agli eventuali problemi riscontrati dagli Stati membri**. La descrizione specifica quanto meno: (...)

**Emendamento 67**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 8**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 6 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

4. La Commissione valuta le relazioni trasmesse dagli Stati membri e informa il comitato di cui all'articolo 10 bis in merito al relativo contenuto entro 6 mesi dal ricevimento delle relazioni di tutti gli Stati membri.

*Emendamento*

4. La Commissione valuta le relazioni trasmesse dagli Stati membri e informa il comitato di cui all'articolo 10 bis in merito al relativo contenuto entro 6 mesi dal ricevimento delle relazioni di tutti gli Stati membri. **Tali relazioni sono anche pubblicate sul sito web del portale di cui all'articolo 8.**

**Emendamento 68**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 8**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) alla condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri nel settore disciplinato dalla presente direttiva, in particolare le norme in materia di sicurezza stradale, le procedure di ricorso, le sanzioni applicate e i regimi e i mezzi disponibili per il

*Emendamento*

a) alla condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri nel settore disciplinato dalla presente direttiva, in particolare le norme in materia di sicurezza stradale **e il modo in cui i conducenti possono rispettarle**, le procedure di ricorso, le

pagamento delle sanzioni pecuniarie;

sanzioni applicate e i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle sanzioni pecuniarie;

## Emendamento 69

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8

Direttiva (UE) 2015/413

Articolo 8 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri assistono gli utenti della strada nel verificare l'autenticità delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up. A tal fine gli Stati membri condividono attraverso il portale CBE, tra di loro e con la Commissione, i modelli delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up emessi dalle rispettive autorità e utilizzati nei casi transfrontalieri. Inoltre gli Stati membri si informano reciprocamente in merito alle autorità e alle entità giuridiche abilitate cui è conferito il diritto di emettere tali lettere e documenti. La Commissione **è il titolare** del trattamento del portale CBE, in conformità al regolamento 2018/1725\*\*.

---

\*\* Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri assistono gli utenti della strada nel verificare l'autenticità delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up. A tal fine gli Stati membri condividono attraverso il portale CBE, tra di loro e con la Commissione, i modelli delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up emessi dalle rispettive autorità e utilizzati nei casi transfrontalieri. Inoltre gli Stati membri si informano reciprocamente in merito alle autorità e alle entità giuridiche abilitate cui è conferito il diritto di emettere tali lettere e documenti. La Commissione **e gli Stati membri sono i titolari congiunti** del trattamento del portale CBE, in conformità al regolamento 2018/1725\*\*.

---

\*\* Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

## Emendamento 70

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8

*Testo della Commissione*

5. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate agli altri Stati membri e alla Commissione, ai fini del presente articolo, e interagiscono periodicamente con gli utenti della strada attraverso il portale CBE.

*Emendamento*

5. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate agli altri Stati membri e alla Commissione, ai fini del presente articolo, e interagiscono periodicamente con gli utenti della strada attraverso il portale CBE. ***Gli Stati membri provvedono affinché sul sito web dei loro punti di contatto nazionali sia indicato un collegamento al portale online. Gli eventuali dati personali trattati a norma del presente articolo sono conservati per un massimo di quattro anni.***

**Emendamento 71**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 9**

Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 8 bis

*Testo della Commissione*

"Articolo 8 bis

Sostegno finanziario destinato alla cooperazione transfrontaliera nelle attività di applicazione della legge

La Commissione fornisce sostegno finanziario alle iniziative che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione, in particolare lo scambio di migliori pratiche, l'attuazione di metodologie e tecniche intelligenti di applicazione della legge negli Stati membri, il potenziamento dello sviluppo delle capacità delle autorità di contrasto e le campagne di sensibilizzazione sulle azioni transfrontaliere di applicazione della legge.";

*Emendamento*

"Articolo 8 bis

Sostegno finanziario destinato alla cooperazione transfrontaliera nelle attività di applicazione della legge

La Commissione fornisce sostegno finanziario alle iniziative che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione, in particolare lo scambio di migliori pratiche, l'attuazione di metodologie e tecniche intelligenti di applicazione della legge negli Stati membri, il potenziamento dello sviluppo delle capacità delle autorità di contrasto e le campagne di sensibilizzazione sulle azioni transfrontaliere di applicazione della legge. ***Lo scambio delle migliori pratiche dovrebbe essere basato sulla pubblicazione della raccomandazione***

*2004/345 nuova e riveduta della Commissione europea relativa applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale e delle relative sanzioni. Tali raccomandazioni nuove e rivedute dovrebbero incoraggiare gli Stati membri a conseguire standard elevati in materia di applicazione della legge.*

*La Commissione e gli Stati membri sostengono, inoltre, gli Stati membri nella digitalizzazione dei dati compresi nell'ambito di applicazione dell'allegato III della direttiva 2010/40/UE che sono pertinenti ai fini delle infrazioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1.";*

## **Emendamento 72**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 8 bis bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*9 bis) è inserito l'articolo seguente:*

*"Articolo 8 bis bis*

*Applicazione della legge*

*Le entrate generate dalle pene pecuniarie per le infrazioni in materia di sicurezza stradale, o l'equivalente del valore finanziario di tali entrate, sono utilizzate per migliorare la sicurezza stradale.*

*Se tali entrate sono assegnate al bilancio generale di uno Stato membro, si considera che quest'ultimo si sia conformato all'ultimo comma del presente paragrafo qualora realizzi politiche di sostegno finanziario per aumentare la sicurezza stradale che abbiano un valore equivalente alle entrate generate dalle pene pecuniarie per le infrazioni in materia di sicurezza stradale definite all'articolo 3 della presente direttiva.*

*Entro il [6 maggio 2026] e*

*successivamente ogni [tre] anni, gli Stati membri rendono pubblica in forma aggregata una relazione sull'utilizzo delle entrate generate dalle pene pecuniarie.";*

## **Emendamento 73**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 9 ter (nuovo)**  
Direttiva (UE) 2015/413  
Articolo 8 bis ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*9 ter) è inserito l'articolo seguente:*

*"Articolo 8 bis ter*

*Scambio di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale con i paesi terzi limitrofi*

*Entro ... [due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione analizza, tramite un parere giuridico, come accertare efficacemente le infrazioni definite dalla presente direttiva ai sensi della convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale del 1959 e dei suoi protocolli, per individuare misure efficaci ed efficienti per migliorare la sicurezza stradale e, nel contempo, salvaguardare i requisiti in materia di protezione dei dati, in particolare degli intestatari e dei conducenti di veicoli europei.*

*Al fine di affrontare la questione delle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da cittadini di paesi terzi, i paesi terzi possono partecipare allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli, a condizione che abbiano concluso un accordo con l'Unione a tal fine. Tale accordo comprende le necessarie disposizioni sulla protezione dei dati.*

*Qualora la conclusione di tale accordo richieda lunghi tempi di attesa, gli Stati membri sviluppano, in cooperazione con*

*la Commissione, una soluzione dedicata per individuare i presunti trasgressori stradali in loco mentre cercano di attraversare le frontiere esterne dell'Unione, per irrogare una sanzione pecuniaria per l'infrazione in materia di sicurezza stradale che è stata commessa nel loro territorio.";*

## Emendamento 74

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – punto 1 – tabella**  
 Direttiva (UE) 2015/413  
 Allegato I – tabella 1

### *Testo della Commissione*

Elemento	O/F <sup>(1)</sup>	Note
Stato membro d'immatricolazione	O	Segno distintivo <sup>(2)</sup> dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Numero di immatricolazione	O	Numero completo di immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Dati relativi all'infrazione	O	
Stato membro dell'infrazione	O	Segno distintivo <sup>(3)</sup> dello Stato membro dell'infrazione
Data di riferimento dell'infrazione	O	
Ora di riferimento dell'infrazione	O	
Scopo della ricerca	O	Codice del tipo di infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1 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 5. = Circolazione su una corsia vietata 10. = Guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti 11. = Mancato uso del casco protettivo 12. = Uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida [...] = Mancato rispetto della distanza <b>di sicurezza</b> dal veicolo che precede [...] = Sorpasso pericoloso [...] = Sosta pericolosa [...] = Attraversamento di una o più strisce longitudinali

		continue [...] = Guida contromano [...] = Mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza [...] = <b>Uso</b> di un veicolo sovraccarico
(1) O = Comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati, F = Comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.		
(2) (3) Segno distintivo in conformità all'articolo 37 della convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, conclusa sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.		

### *Emendamento*

Elemento	O/F (1)	Note
Stato membro d'immatricolazione	O	Segno distintivo(2) dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Numero di immatricolazione	O	Numero completo di immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Dati relativi all'infrazione	O	
Stato membro dell'infrazione	O	Segno distintivo(2) dello Stato membro dell'infrazione
Data di riferimento dell'infrazione	O	
Ora di riferimento dell'infrazione	O	
Scopo della ricerca	O	Codice del tipo di infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1 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 5. = Circolazione su una corsia vietata 10. = Guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti 11. = Mancato uso del casco protettivo 12. = Uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida [...] = Mancato rispetto della distanza <b>necessaria</b> dal veicolo che precede [...] = Sorpasso pericoloso <b>non conforme alla normativa stradale</b> [...] = Sosta pericolosa <b>in un luogo non autorizzato che comporta un grave rischio per gli altri utenti della strada</b> [...] = Attraversamento di una o più strisce longitudinali continue [...] = Guida contromano [...] = Mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza [...] = <b>Guida</b> di un veicolo sovraccarico [...] = <b>Incidente con omissione di soccorso</b>

<sup>(1)</sup> O = Comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati, F = Comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.

<sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> Segno distintivo in conformità all'articolo 37 della convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, conclusa sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.