COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 19.3.2008
COM(2008) 151 definitivo

2008/0062 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivazione e obiettivi della proposta

Dal 2001 l'obiettivo della politica comunitaria in materia di sicurezza stradale è dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010. Nel 2001 si sono contate 54 000 vittime della strada nei 27 paesi che oggi costituiscono gli Stati membri dell'Unione europea e da allora sono state adottate numerose misure tese a realizzare l'obiettivo di dimezzare questa cifra. Nel 2007 – per la prima volta dal 2001 – non si sono registrati progressi nella riduzione del numero di vittime di incidenti stradali nell'UE. La riduzione del numero di vittime è stata del 6% nel 2004, del 5% nel 2006 e nulla nel 2007. Nel 2007 le vittime sono state ancora 43 000, pari al numero di morti che ci sarebbero se nell'UE ogni settimana precipitassero cinque aerei di medie dimensioni. Fra il 2001 e il 2007 il numero di vittime è calato del 20%, mentre sarebbe stata necessaria una riduzione del 37% per realizzare l'obiettivo fissato. Visto che l'applicazione della normativa si è rivelata uno strumento molto efficace per ridurre il numero di vittime, nell'ambito del programma di lavoro per il 2007 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva in questo settore.

Attualmente le infrazioni stradali restano spesso impunite se sono commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui l'infrazione è commessa. Il problema si pone in particolare per le infrazioni registrate automaticamente mediante sistemi di rilevamento a bordo strada, senza contatto diretto fra il conducente e la polizia. Il fatto che le infrazioni commesse dai conducenti non residenti restino impunite rischia di rendere i controlli meno accettabili agli occhi dell'opinione pubblica, mentre, al contrario, è fondamentale che il pubblico accetti controlli e sanzioni, che sono necessari per ridurre il numero delle vittime della circolazione.

La presenza di non residenti nel traffico stradale sembra attestarsi attorno al 5% per i paesi in cui sono disponibili dati[1]. La quota di conducenti non residenti rispetto alle infrazioni per eccesso di velocità è compresa fra 2,5% e 30%[2]. Queste cifre fanno supporre che i conducenti non residenti commettono infrazioni per eccesso di velocità con una frequenza relativamente maggiore rispetto ai clienti residenti[3].

---

1 Fonte: Eurostat. La quota del 5%, che si fonda sui dati provenienti da un gruppo selezionato di paesi, indica che rispetto ai veicoli-km percorsi sulle strade, il 5% circa è percorso da veicoli immatricolati in un altro paese. I risultati sono i seguenti: 5,5% in Francia (30 miliardi di veicoli-km), 3,9% in Germania, 4,1% nei Paesi Bassi e 3,9% nel Regno Unito.

2 2,5% in Danimarca, 4% in Finlandia, 6% nei Paesi Bassi, 8% in Catalogna (Spagna), 14% in Belgio, 15% in Francia e 30% in Lussemburgo.

3 In Francia la presenza sulle strade è del 5,5% ma la quota di infrazioni commesse è del 15%. Le percentuali corrispondenti per i Paesi Bassi sono rispettivamente 4,1% e 6% (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Paesi Bassi).

Gli Stati membri hanno concluso diversi accordi bilaterali, che tuttavia sono risultati di difficile applicazione. Inoltre, l'impossibilità di applicare la normativa a livello transfrontaliero in tutta l'UE non solo favorisce l'impunità dei trasgressori non residenti che non sono oggetto di accordi bilaterali, ma discrimina anche i trasgressori residenti.

L'obiettivo della presente proposta è agevolare l'applicazione di sanzioni ai conducenti che commettono un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo. Scopo del sistema è assicurare che la normativa che disciplina le infrazioni in questione sia applicata indipendentemente dal luogo nell'Unione europea in cui l'infrazione è commessa e dal luogo di immatricolazione del veicolo con cui l'infrazione è commessa.

Le infrazioni oggetto della direttiva sono l'eccesso di velocità, la guida sotto l'influenza dell'alcol (di seguito denominata "guida in stato di ebbrezza"), il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso. Queste sono le infrazioni al codice della strada che causano il maggior numero di incidenti e di vittime.

La proposta intende istituire una rete europea per lo scambio elettronico di dati per identificare il titolare di un veicolo in modo che le autorità di uno Stato membro in cui è stata commessa un'infrazione possano trasmettere una notifica al titolare del veicolo responsabile dell'infrazione.

Un sistema del genere è particolarmente utile in relazione alle infrazioni al codice della strada registrate con dispositivi automatici in cui l'identità del conducente non può essere registrata immediatamente, come nei casi di eccesso di velocità o di transito con semaforo rosso. Inoltre, è utile per dare seguito alle infrazioni per cui può essere necessario verificare i dettagli di immatricolazione del veicolo fermato, per esempio nei casi di guida in stato di ebbrezza.

La proposta non riguarda l'armonizzazione delle norme del codice della strada o delle sanzioni per le infrazioni al codice stesso, in quanto è opportuno lasciare tali materie alla competenza degli Stati membri. Contiene semplicemente una serie di disposizioni di carattere puramente amministrativo con l'obiettivo di instaurare un sistema efficiente ed efficace di applicazione della normativa sulle principali infrazioni al codice della strada. Non altera in alcun modo le definizioni che, sul piano del diritto interno, gli Stati membri danno alle suddette (le quali possono essere considerate infrazioni di natura civile o penale) né la legislazione nazionale in materia di responsabilità per le infrazioni in questione.

Il testo si applica senza praticare distinzioni fra la natura civile o penale delle infrazioni considerate, in quanto la situazione varia da uno Stato membro all'altro: le sue disposizioni possono essere applicate indipendentemente dalla qualifica civile o penale che le infrazioni hanno nel diritto interno.

Considerando tutte queste limitazioni, la proposta tiene pienamente conto del principio della sussidiarietà.

Il sistema segue le modalità tradizionali di trattamento delle infrazioni transfrontaliere, nel senso che sono oggetto di un procedimento nello Stato membro in cui sono state commesse. Il suo valore aggiunto è costituito da un meccanismo - attualmente inesistente - con cui le autorità competenti possono identificare e sanzionare i trasgressori stranieri.

La proposta non interferisce con l'applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (terzo pilastro). La direttiva si applica alle fasi precedenti l'imposizione finale di una sanzione, mentre la decisione quadro si applica quando il trasgressore non ha pagato la sanzione ed è stata emessa una decisione che lo obbliga a farlo.

- **Contesto generale**

Fra il 2001 e il 2007 i progressi compiuti nella riduzione del numero di vittime della strada hanno subito un rallentamento, fino a diventare nulli nel 2007, quando nell'UE la percentuale di riduzione del numero di vittime è stata dello 0%.

Dai dati disponibili emerge che le cause principali degli incidenti mortali sono l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e il mancato uso della cintura di sicurezza. Nel 1999 le cause erano le stesse e oggi la situazione non è cambiata.

In base alla valutazione di impatto del 2007, che fornisce stime per il 2004, il 30% delle vittime della strada è dovuto all'eccesso di velocità, il 25% alla guida in stato di ebbrezza, il 17% al mancato uso della cintura di sicurezza e circa il 4% al transito con semaforo rosso. In altre parole, il 75% circa di tutte le vittime di incidenti stradali è causato da una (o più) di queste quattro infrazioni al codice della strada.

Il 21 ottobre 2003 la Commissione ha adottato la raccomandazione 2004/345/CE relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale che contiene le migliori pratiche per l'applicazione della normativa in relazione alle tre infrazioni più gravi. Sulla base delle tendenze finora osservate a proposito del numero di vittime della strada la raccomandazione, che non è uno strumento vincolante, non risulta essere sufficiente per realizzare l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime.

Se non si interviene, è molto probabile che l'obiettivo non sarà conseguito.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La raccomandazione della Commissione del 21 ottobre 2003 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale nei casi di eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza e mancato uso della cintura di sicurezza si concentra sulle migliori pratiche per l'applicazione della normativa e tratta in modo meno dettagliato l'applicazione transfrontaliera delle misure sanzionatorie. La presente proposta riguarda specificamente le questioni transfrontaliere e non riguarda le pratiche di applicazione in quanto tali. La principale analogia è che entrambi gli atti concernono l'applicazione della normativa riguardante essenzialmente le stesse infrazioni del codice della strada.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

L'azione proposta è conforme alle politiche comunitarie in materia di salute umana e ambiente. Inoltre integra la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie, che instaura un meccanismo transfrontaliero di riconoscimento e applicazione delle decisioni finali riguardanti le sanzioni pecuniarie, comprese quelle applicabili alle infrazioni al codice della strada.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DI IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Le parti interessate sono state consultate fin dalle prime fasi del progetto. Nel 2004, il progetto SARTRE 3 (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe*), cofinanziato dalla Commissione europea, ha domandato a 24 000 cittadini dell'UE di esprimere un'opinione sull'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale.

Il 20 luglio 2006 si è tenuta una riunione con il gruppo di esperti, istituito dalla Commissione in base alla raccomandazione del 21 ottobre 2003 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, per discutere degli obiettivi e del campo di applicazione dell'azione normativa a livello comunitario.

Inoltre, si sono tenute riunioni con varie parti interessate, in particolare gli Stati membri e le autorità responsabili dell'applicazione della normativa.

Dal 6 novembre 2006 al 19 gennaio 2007 si è svolta una consultazione pubblica via Internet sul sito web "Europa", in conformità delle norme applicabili della Commissione. La Commissione ha ricevuto 54 risposte, consultabili, unitamente ai risultati, sul sito dedicato alla sicurezza stradale nel portale "Europa" della Commissione.

Il 27 febbraio 2007 si è tenuta una riunione delle parti interessate alla quale sono stati invitati gli autori dei commenti e tutti gli Stati membri.

La Commissione ha elaborato un questionario destinato alle forze di polizia stradale europee per raccogliere informazione sull'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale in Europa. Ventuno paesi hanno risposto al questionario: le loro risposte sono state usate per svolgere una discussione alla quale le forze di polizia stradale sono state invitate a fornire i loro commenti in vista di un'azione comunitaria.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Tutti i partecipanti hanno espresso un parere concorde sulla definizione del problema e sull'azione comunitaria prevista: migliorare la sicurezza stradale mediante una migliore applicazione della normativa, sia nella sostanza che a livello di procedure. Tuttavia, la scelta del quadro giuridico adeguato è rimasta oggetto di disaccordo. Le risposte sono state prese in considerazione.

Dal 6 novembre 2006 al 19 gennaio 2007 si è svolta una consultazione pubblica via Internet sul sito web "Europa". La Commissione ha ricevuto 54 risposte, consultabili all'indirizzo seguente:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

Sicurezza stradale e applicazione della normativa in materia

Metodologia applicata

Riunioni con esperti degli Stati membri; consultazione e incontro con le parti interessate; vari progetti di ricerca; altri progetti e studi.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Funzionari responsabili della politica dei trasporti e agenti degli Stati membri responsabili dell'applicazione della normativa stradale, TISPOL (*European Traffic Police Network*) e il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Non è stata evocata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi con conseguenze irreversibili.

Vi è stato accordo unanime in merito al fatto che, in mancanza di una nuova azione sotto forma di una migliore applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, non sarebbe possibile ridurre il numero delle vittime della strada che ora è a livelli inaccettabili, in sintonia con l'obiettivo sostenuto da tutte le istituzioni comunitarie. Non è stato raggiunto un accordo sugli strumenti giuridici più adeguati per conseguire l'obiettivo fissati.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Le reazioni delle parti interessate alla consultazione sono state pubblicate sul sito web della Commissione:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Valutazione di impatto**

La valutazione di impatto prende in considerazione cinque opzioni, ognuna delle quali riguarda l'applicazione transfrontaliera della normativa e le buone pratiche di applicazione da adottare negli Stati membri.

La prima opzione consiste nel mantenere inalterata la situazione attuale.

Con la seconda opzione, i trasgressori non residenti sono perseguiti al momento del ritorno nel paese in cui hanno commesso l'infrazione, in base ad accordi di cooperazione con il paese di residenza. Questa opzione comprende misure non regolamentari che possono essere adottate senza modificare la normativa comunitaria in vigore o senza introdurre una nuova normativa. La raccomandazione 2004/345/CE della Commissione relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale incoraggia gli Stati membri ad adottare le migliori pratiche in materia di applicazione. Le norme nazionali che disciplinano l'applicazione transfrontaliera sono migliorate.

Anche la terza e la quarta opzione comprendono misure non regolamentari quanto ai metodi di applicazione, basate sulla raccomandazione della Commissione summenzionata. Per quanto riguarda l'applicazione transfrontaliera, l'opzione 3 prevede l'istituzione di una rete comunitaria per lo scambio elettronico dei dati con l'obiettivo di individuare il titolare del veicolo; l'opzione 4 si fonda sul riconoscimento reciproco delle prove e sulla trasmissione dei dati pertinenti alle autorità dello Stato in cui il veicolo è immatricolato, con la finalità di incaricare queste ultime a constatare le infrazione e applicare le sanzioni.

Anche la quinta opzione si basa sulla trasmissione delle prove allo Stato di residenza ai fini dell'applicazione transfrontaliera. Si differenza dalle opzioni 2, 3 e 4 in quanto comprende misure regolamentari per l'adozioni delle migliori pratiche in materia di applicazione della normativa da parte di tutti gli Stati membri. Questa opzione prevede anche misure per la standardizzazione dei dispositivi di controllo.

L'ultima opzione apporta maggiori vantaggi sociali, economici e ambientali rispetto alle altre. Sul piano sociale, favorisce la diminuzione del numero di vittime e di feriti in incidenti stradali; su quello economico, genera notevoli vantaggi finanziari grazie alla diminuzione degli incidenti, e quindi delle lesioni personali e dei danni materiali, e alle sanzioni finanziarie; infine, dal punto di vista ambientale, la diminuzione della velocità comporta la riduzione dell'inquinamento e dei consumi di carburante.

Tuttavia, nell'attuale fase di sviluppo del diritto comunitario, l'opzione 5 non è attuabile perché nella sostanza è in contraddizione con il principio di sussidiarietà e, a livello di procedura, ricalca la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie. Di

conseguenza, l'azione proposta si basa sull'opzione 3. L'azione intende istituire un sistema per lo scambio di dati pertinenti fra Stati membri con l'obiettivo di agevolare l'applicazione di sanzioni in caso di determinate infrazioni al codice della strada commesse in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro. Diversamente dall'opzione 4, questa opzione assegna l'incarico di avviare un procedimento a seguito dell'infrazione allo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa. Essa riguarda le fasi da quando l'infrazione è registrata fino all'invio della notifica di infrazione al titolare dei certificato di immatricolazione del veicolo. Non contempla i casi in cui il destinatario ha rifiutato di pagare ed è obbligato in tal senso da una decisione finale, in quanto la decisione quadro summenzionata del Consiglio dispone il riconoscimento reciproco e l'applicazione di tali decisioni finali.

La Commissione ha eseguito una valutazione di impatto come previsto dal programma di lavoro; la relazione riguardante la valutazione di impatto è disponibile nel documento SEC(2007)XXX.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi dell'azione proposta**

La proposta introduce i meccanismi tecnici e gli strumenti giuridici necessari per adottare l'applicazione transfrontaliera della normativa che disciplina le infrazioni al codice della strada che costituiscono un pericolo per la sicurezza stradale.

La procedura proposta prevede che lo scambio di informazioni fra gli Stati membri inizi quando un'infrazione è commessa in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro. Lo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa trasmette il numero di immatricolazione del veicolo e le altre informazioni pertinenti agli altri Stati membri o allo Stato di residenza, se quest'ultimo può essere identificato, e richiede informazioni sul titolare del veicolo. Lo scambio di informazioni fra gli Stati membri avviene mediante una rete telematica. Quando lo Stato in cui è stata commessa l'infrazione ha ricevuto le informazioni richieste, notifica l'infrazione al titolare del veicolo utilizzando il modulo standard di cui all'allegato.

Il documento in questione contiene le informazioni necessarie per il pagamento della somma dovuta e informazioni sulle possibilità di contestazione e di ricorso. In ultima istanza, in caso di mancato pagamento da parte del trasgressore, può essere applicata la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie. La proposta riguarda le infrazioni dovute a accesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso.

Infine, la Commissione sarà assistita da un apposito comitato, competente per l'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale che si occuperà dello sviluppo di norme comuni riguardanti lo scambio di informazioni per via telematica. Il comitato parteciperà inoltre a possibili adattamenti del modello di notifica di infrazione e dei requisiti essenziali per le norme armonizzate applicabili ai dispositivi di rilevamento.

- **Base giuridica**

La base giuridica per l'adozione di misure a livello comunitario nel settore della sicurezza stradale è l'articolo 71, paragrafo 1, del trattato CE, il quale stabilisce che "… il Consiglio, deliberando secondo la procedura d cui all'articolo 251 …., c) stabilisce le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti".

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra fra le materie di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per le ragioni seguenti.

Nonostante la raccomandazione della Commissione sulle migliori pratiche in materia di applicazione della normativa (ottobre 2003), risulta che gli Stati membri dell'UE non riusciranno a conseguire l'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010. Attualmente, in alcuni Stati membri il rischio di perdere la vita in un incidente stradale è quasi cinque volte superiore che in altri Stati membri. In genere, i paesi che applicano buone pratiche in materia di applicazione della normativa ottengono risultati migliori per quanto riguarda la sicurezza stradale rispetto a quelli che non le applicano.

I dispositivi automatici di controllo si sono dimostrati un elemento fondamentale per migliorare l'applicazione della normativa ed è importante favorirne l'utilizzo. Per esempio, nel caso dell'eccesso di velocità, i paesi che usano dispositivi automatici di rilevamento della velocità su larga scala, come i Paesi Bassi e il Regno Unito, tendono ad avere percentuali basse di vittime della strada (rispettivamente 46 e 56 vittime per milione di abitanti), mentre nei paesi in cui tali dispositivi sono rari o inesistenti, come per esempio in Polonia o nella Repubblica ceca, in genere si registrano tassi molto più elevati (rispettivamente 143 e 126 vittime per milione di abitanti: i dati si riferiscono al 2005). Analogamente, anche nel caso della guida in stato di ebbrezza, i paesi che eseguono controlli frequenti in materia tendono ad avere risultati migliori a livello di sicurezza stradale di quelli in cui i controlli sono più rari.

Tuttavia, visto che, secondo il principio di sussidiarietà, l'applicazione dei controlli da parte degli Stati membri nel loro territorio è considerata parte delle loro competenze, la proposta non intende imporre alcun requisito circa le modalità di applicazione della normativa sulla sicurezza stradale. La proposta si concentra sulla possibilità di mettere in atto l'applicazione transfrontaliera, che finora gli Stati membri non sono stati in grado di conseguire attraverso iniziative unilaterali o bilaterali. Seppure incompleti, i dati disponibili mostrano che numerose infrazioni restano impunite e questa situazione indebolisce l'efficacia e la credibilità dei controlli automatizzati.

Se non vengono messi in atto controlli automatizzati della velocità ed efficienti procedure di monitoraggio, non sarà possibile reprimere a livello transfrontaliero l'elevato numero di violazioni dei limiti di velocità. Lo stesso vale per la repressione transfrontaliera delle infrazioni per guida in stato di ebbrezza senza il ricorso a controlli casuali con etilometro.

Come illustrato dalla valutazione di impatto, si prevede che l'attuazione delle disposizioni proposte in materia di applicazione transfrontaliera favorirà anche l'adozione da parte degli Stati membri di pratiche efficaci per l'applicazione della normativa a infrazioni puramente nazionali sul loro territorio.

Per quanto l'applicazione transfrontaliera della normativa, le iniziative bilaterali e intergovernative avviate dagli Stati membri non mostrano un'efficacia ottimale e danno luogo a un'applicazione insoddisfacente delle norme nazionali, nonché a inefficienze amministrative e finanziarie. Benché alcuni di questi accordi abbiano migliorato l'applicazione transfrontaliera della normativa fra i paesi interessati (in particolare gli accordi fra Paesi Bassi e Germania e fra Paesi Bassi e Belgio), altri offrono un valore aggiunto decisamente limitato. Il risultato è una sicurezza stradale non ottimale in tutti gli Stati membri e un trattamento ineguale dei trasgressori non residenti – che non sono puniti - e dei trasgressori residenti, che invece sono sanzionati. La proposta intende istituire un sistema europeo per l'applicazione transfrontaliera della normativa che risolva i problemi che gli accordi in vigore non hanno risolto ed eviti l'ulteriore diffondersi di un mosaico di accordi bilaterali o intergovernativi che rappresenterebbero una perdita di tempo e di risorse e che, in definitiva, sarebbero meno efficaci.

Inoltre, tutti gli Stati membri potranno migliorare ancora i loro risultati in materia di sicurezza stradale, in misura particolarmente marcata gli Stati membri in cui attualmente si registrano scarsi risultati, ma anche in quelli con buoni risultati. Se non venissero adottate le misure propostevi sarebbero effetti negativi sulla motivazione degli Stati membri a ridurre quanto più possibile il numero di vittime della strada.

Metodi efficaci di controllo applicati, come auspicato, da tutti gli Stati membri potranno contribuire in misura determinante a dimezzare il numero di incidenti gravi sulle strade. Dalla valutazione di impatto è emerso che, adottando questi metodi, potrebbero essere salvate fino a 5 000 vite all'anno.

Gli obiettivi dell'azione proposta possono essere realizzati meglio a livello comunitario per le ragioni seguenti.

Solo uno strumento comunitario può instaurare l'applicazione coerente ed efficiente a livello transfrontaliero in tutta l'UE della normativa che disciplina le infrazioni al codice della strada, attraverso lo scambio delle informazioni pertinenti mediante un sistema telematico.

La proposta non intende armonizzare le disposizioni che disciplinano la circolazione stradale né armonizzare le sanzioni per le infrazioni al codice della strada, in quanto tali questioni sono di competenza degli Stati membri. Definisce semplicemente una serie di disposizioni di natura puramente amministrativa per mettere in atto un sistema efficiente ed efficace di applicazione transfrontaliera della normativa che disciplina le principali infrazioni al codice della strada. Non altera la qualifica delle suddette infrazioni vigente negli Stati membri, né la loro natura amministrativa o penale, né la legislazione nazionale sulla responsabilità nascente dalle suddette infrazioni. Gli Stati membri hanno legislazioni diverse, per esempio a proposito della responsabilità in caso di eccesso di velocità: in alcuni è considerato responsabile il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo, in altri, invece, è responsabile il conducente. Gli Stati

membri devono compiere tutti gli sforzi necessari per assicurare che i conducenti di altri Stati membri che guidano sul loro territorio siano a conoscenza delle principali norme del codice della strada in vigore, fra cui le regole in materia di velocità e tassi di alcolemia.

La notifica di infrazione che deve essere trasmessa al titolare del certificato di immatricolazione del veicolo impone al titolare di fornire informazioni sul conducente del veicolo al momento del rilevamento dell'infrazione, se il titolare non accetta di pagare la sanzione. Se dalla risposta del titolare del certificato di immatricolazione emerge che l'infrazione è stata commessa dal conducente anziché dal titolare, lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione ha facoltà di decidere se avviare un procedimento contro il conducente.

- **Principio di proporzionalità**

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi.

La direttiva è lo strumento più semplice per conseguire gli obiettivi della proposta.

La proposta riguarda solo l'applicazione della normativa sulle infrazioni al codice della strada e non l'armonizzazione delle disposizioni sulla circolazione stradale, i procedimenti penali e le sanzioni, in quanto tale armonizzazione non è necessaria per conseguire i risultati fissati. La proposta non riguarda i casi in cui il destinatario ha rifiutato di pagare una sanzione pecuniaria pur essendo stato condannato a farlo da una decisione definitiva, in quanto la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie, dispone il riconoscimento reciproco e l'esecuzione delle decisioni finali di questo tipo.

Come illustrato nella valutazione di impatto, l'onere finanziario e amministrativo della proposta è molto limitato. Inoltre, per lo scambio di informazioni ai fini dell'applicazione transfrontaliera della normativa sarà utilizzato e ampliato un sistema di informazione comunitario già esistente, con conseguente riduzione dei costi.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: direttiva.

Altri mezzi non sarebbero adeguati per le ragioni seguenti.

La raccomandazione della Commissione in vigore si è dimostrata insufficiente per conseguire l'obiettivo stabilito. Lo stesso vale, a maggior ragione, per la coregolamentazione e l'autoregolamentazione. Un regolamento sarebbe inutilmente prescrittivo e non sarebbe necessariamente compatibile con le legislazioni nazionali in vigore.

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta incide sul bilancio nella misura in cui prevede l'istituzione e la gestione di un comitato incaricato della gestione della direttiva.

5) ULTERIORI INFORMAZIONI

- **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio**

Il sistema di scambio di informazioni sarà sviluppato e verificato al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva.

- **Semplificazione**

La proposta dispone la semplificazione delle procedure amministrative delle autorità pubbliche (comunitarie o nazionali) per es. razionalizzando lo scambio di informazioni mediante l'uso di un unico protocollo.

Per poter perseguire efficacemente un numero molto elevato di infrazioni al codice della strada, come l'eccesso di velocità, è necessario instaurare procedure semplificate che permettano di applicare le sanzioni in modo coerente. Attualmente molti Stati membri non hanno istituito tali procedure o applicano procedure diverse in funzione degli accordi bilaterali o multilaterali in vigore. Questi Stati membri saranno incoraggiati a introdurre le procedure in questione per effetto del previsto aumento del ricorso a dispositivi automatici di rilevamento della velocità.

- **Tabella di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali che attuano la direttiva e una tabella di concordanza fra dette disposizioni e la direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia di competenza del SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

2008/0062 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c),

vista la proposta della Commissione[4],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[5],

visto il parere del Comitato delle regioni[6],

sentito il garante europeo della protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[7],

considerando quanto segue:

(1) L'Unione europea attua una politica tesa a migliorare la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime, dei feriti e dei danni materiali. Uno strumento importante per conseguire questo obiettivo è l'applicazione coerente delle sanzioni per le infrazioni che notoriamente mettono in grave pericolo la sicurezza stradale.

(2) Tuttavia, vista la mancanza di meccanismi adeguati, avviene spesso che le sanzioni pecuniarie previste per determinati tipi di infrazioni stradali non vengano concretamente applicate quando le infrazioni sono commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa.

---

4 GU C del , pag. .
5 GU C del , pag. .
6 GU C del , pag. .
7 GU C del , pag. .

(3) Per migliorare la sicurezza stradale nell'Unione europea e assicurare pari condizioni di trattamento a trasgressori residenti e non residenti, occorre che le sanzioni siano applicate indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo con cui l'infrazione è commessa. A tal fine è necessario istituire un sistema di scambio transfrontaliero di informazioni.

(4) Questo sistema risulta particolarmente utile per le infrazioni al codice della strada registrate da dispositivi automatici di rilevamento, nelle quali l'identità del trasgressore non può essere stabilita immediatamente, come in caso di eccesso di velocità o transito con semaforo rosso. Il sistema è utile anche ai fini del procedimento contro le infrazioni per le quali può essere necessario verificare i dati di immatricolazione del veicolo, per esempio in caso di guida in stato di ebbrezza.

(5) Questo sistema deve disciplinare le infrazioni al codice della strada che risultano particolarmente gravi per la sicurezza stradale e le infrazioni considerate come infrazioni al codice della strada dalla legislazione di tutti gli Stati membri. È pertanto opportuno prendere in considerazione l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso. La Commissione continuerà a monitorare gli sviluppi nell'UE in relazione ad altre infrazioni al codice della strada che implicano gravi conseguenze per la sicurezza stradale e valuterà, ove opportuno, se proporre la revisione della direttiva per inserirle nel suo ambito di applicazione, infrazioni come la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, l'uso del telefono cellulare durante la guida e la guida senza copertura assicurativa.

(6) Per garantire l'efficacia del sistema, l'applicazione transfrontaliera della normativa deve riguardare le fasi comprese fra il rilevamento dell'infrazione e l'invio della notifica di infrazione, elaborata sulla base di un modello standard, al titolare del certificato di immatricolazione del veicolo. Quando una decisione definitiva sia stata presa, si applica la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie[8].

(7) Inoltre, lo scambio transfrontaliero di informazioni deve essere eseguito in tempi rapidi per via elettronica. A tal fine è istituita una rete telematica comunitaria.

(8) Visto che i dati relativi all'identificazione di un trasgressore sono personali, gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per assicurare il rispetto della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati[9].

(9) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[10].

---

8 GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16.

9 GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

10 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

(10) In particolare, alla Commissione deve essere conferito il potere di adottare misure riguardanti l'adeguamento dell'allegato. Visto che tali misure hanno portata generale e intendono modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(11) Visto che gli obiettivi dell'azione proposta, vale a dire agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per determinate infrazioni al codice della strada, non possono essere realizzati sufficientemente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1
Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva istituisce un sistema per agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le seguenti infrazioni al codice della strada:

a) eccesso di velocità;

b) guida in stato di ebbrezza;

c) mancato uso della cintura di sicurezza;

d) transito con semaforo rosso.

2. La presente direttiva si applica soltanto se la sanzione da applicare per l'infrazione in questione è o comprende una sanzione pecuniaria.

Articolo 2
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

(a) "titolare", il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo in questione;

(b) "Stato dell'infrazione", lo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa;

(c) "Stato di residenza", lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa;

(d) "autorità competente", l'autorità incaricata della banca dati nazionale per i documenti di immatricolazione dei veicoli;

(e) "eccesso di velocità", il superamento dei limiti di velocità in vigore nello Stato dell'infrazione per il tipo di strada o il tipo di veicolo in questione;

(f) "guida in stato di ebbrezza", la guida con un tasso di alcolemia nel sangue superiore al livello massimo in vigore nello Stato dell'infrazione;

(g) "mancato uso della cintura di sicurezza", il mancato rispetto della prescrizione di indossare la cintura di sicurezza o un dispositivo di ritenuta per bambini nei casi stabiliti a norma della direttiva 91/671/CEE[11] del Consiglio o della legislazione dello Stato dell'infrazione;

(h) "transito con semaforo rosso": l'infrazione costituita dal mancato arresto davanti a un semaforo rosso come definita nella legislazione dello Stato dell'infrazione.

CAPO II

DISPOSIZIONI PER AGEVOLARE L'APPLICAZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NORMATIVA

Articolo 3

Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Quando un'infrazione è stata commessa in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro e il caso non è perseguito e chiuso immediatamente da un'autorità competente per sanzionare l'infrazione nello Stato dell' infrazione, l'autorità competente nello Stato in questione trasmette il numero di immatricolazione del veicolo e le informazioni riguardanti il luogo e la data dell'infrazione all'autorità competente negli altri Stati membri o nello Stato di residenza, se quest'ultimo può essere identificato, nelle stesse circostanze e con le stesse modalità con cui sanzionerebbe la stessa infrazione se quest'ultima fosse commessa da un veicolo immatricolato sul proprio territorio.

---

[11] Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (GU L 373/26 del 31.12.91), modificata dalla direttiva 2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 115/63 del 9.5.2003).

2. L'autorità competente nello Stato di residenza trasmette immediatamente le informazioni seguenti esclusivamente all'autorità competente nello Stato dell'infrazione:

a) la marca e il modello del veicolo provvisto del numero di immatricolazione in questione;

b) se il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo in questione è una persona fisica, il nome, l'indirizzo, la data e il luogo di nascita;

c) se il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo in questione è una persona giuridica, la denominazione e l'indirizzo.

3. Le autorità competenti degli altri Stati membri non conservano le informazioni trasmesse dallo Stato di infrazione.

Articolo 4
Uso di una rete telematica

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni di cui all'articolo 3 sia effettuato per via telematica. A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per instaurare una rete telematica comunitaria basata su regole comuni entro 12 mesi dalla data di cui all'articolo 9, paragrafo 1.

2. La Commissione adotta le regole comuni riguardanti l'attuazione del paragrafo 1 entro la data di cui all'articolo 9, paragrafo 1, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

Le regole comuni comprendono in particolare disposizioni riguardanti i punti seguenti:

a) il formato dei dati scambiati;

b) le procedure tecniche per lo scambio elettronico dei dati fra Stati membri.

Articolo 5
Notifica delle infrazioni

1. Dopo il ricevimento delle informazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, l'autorità nello Stato dell'infrazione competente per sanzionare le infrazioni disciplinate dalla presente direttiva trasmette una notifica di infrazione al titolare. La notifica è redatta sulla base del modello di cui all'allegato.

2. La notifica di infrazione comprende una descrizione dei dettagli pertinenti dell'infrazione di cui trattasi e l'importo della sanzione pecuniaria che il titolare è tenuto a pagare, le possibilità di contestare le motivazioni della notifica di infrazione e le possibilità di ricorrere contro una decisione che impone una sanzione pecuniaria, nonché la procedura da seguire in caso di controversia o ricorso.

3. La notifica di infrazione informa il titolare circa l'obbligo di compilare il modulo di risposta qualora il titolare non intenda pagare la sanzione.

4. La notifica di infrazione è trasmessa al titolare nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato di residenza, secondo quanto specificato dallo Stato in questione.

5. La Commissione può adattare il modello di notifica per tenere conto degli sviluppi tecnici. Tali provvedimenti, destinati a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 6
Autorità centrali

1. Ciascuno Stato membro nomina un'autorità centrale incaricata di fornire assistenza per l'applicazione della presente direttiva.

2. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva ciascuno Stato membro comunica alla Commissione il nome e l'indirizzo delle autorità centrali nominate in forza del presente articolo.

3. La Commissione trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2 agli altri Stati membri.

Articolo 7
Diritti di accesso, rettifica e cancellazione

1. Fatti salvi i diritti delle persone interessate conferiti dalla legislazione nazionale a norma dell'articolo 12, lettera a), della direttiva 95/46/CE, qualsiasi persona interessata ha il diritto di ottenere comunicazione dei dati personali registrati nello Stato di residenza che sono stati trasmessi allo Stato membro richiedente.

2. Fatta salva l'osservanza dei requisiti procedurali previsti per le opposizioni e i ricorsi giurisdizionali degli Stati membri interessati, qualsiasi persona interessata ha il diritto di ottenere rapidamente la rettifica di dati personali inesatti o la cancellazione di dati registrati indebitamente.

3. Le persone interessate possono esercitare i diritti di cui al paragrafo 2 presso l'autorità centrale del paese di residenza.

CAPO III

PROCEDURA DI COMITATO

Articolo 8
Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato per l'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni all'articolo 8 della stessa.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva almeno dodici mesi dopo l'entrata in vigore. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

   Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 10

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

ALLEGATO
MODULO per la notifica dell'infrazione

di cui all'articolo 5

[COPERTINA]

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente] [Nome e indirizzo del destinatario]

NOTIFICA

di un'infrazione al codice della strada commessa in ..... [nome dello Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa]

[il testo summenzionato deve essere riportato sulla copertina in tutte le lingue ufficiali dell'UE]

Pagina 2

Il [data .....] un'infrazione al codice della strada commessa con il veicolo con numero di immatricolazione ....., marca ....., modello ....., è stata rilevata da .....[nome dell'organismo responsabile].

Lei è registrato come titolare del certificato di immatricolazione del veicolo summenzionato.

Gli estremi dell'infrazione sono descritti alla pagina 3.

L'importo della sanzione pecuniaria applicabile a questa infrazione è di .....€ / valuta nazionale.

La scadenza per il pagamento è fissata al .....

Se Lei non intende pagare la sanzione pecuniaria, è comunque obbligata/obbligato a compilare il modulo di risposta allegato (pagina 4) e inviarlo all'indirizzo indicato.

Pagina 3

Estremi dell'infrazione

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

Numero di immatricolazione:

Stato di immatricolazione:

Marca e modello:

(b) Dati riguardanti l'infrazione

Luogo, data e ora:

Natura e qualificazione dell'infrazione:

eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza o di dispositivo di ritenuta per bambini, transito con semaforo rosso[12]

Descrizione dettagliata dell'infrazione:

Estremi delle vigenti disposizioni di legge:

Descrizione o riferimento alla prova dell'infrazione:

(c) Dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione[13]:

Tipo di dispositivo per il rilevamento dell'eccesso di velocità, della guida in stato di ebbrezza, del transito con semaforo rosso o del mancato uso della cintura di sicurezza[14]:

Specifica del dispositivo:

Numero identificativo del dispositivo:

Data di validità dell'ultima calibratura:

(d) Risultato dell'utilizzo del dispositivo:

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

Velocità massima:

Velocità misurata:

Velocità misurata corretta per tenere conto del margine di errore:

---

12 Cancellare le voci non pertinenti.

13 Non pertinente se non sono stati utilizzati dispositivi.

14 Cancellare le voci non pertinenti.

Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello e di contrassegnare l'opzione pertinente)

A. Identità del conducente:

- Cognome e nome:

- Luogo e data di nascita:

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

- Indirizzo:

B. Elenco delle domande:

(1) Il veicolo, marca..., numero di immatricolazione ..., è immatricolato a Suo nome? sì/no

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

(cognome, nome, indirizzo)

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

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

Si prega di inviare il modulo compilato ***entro 60 giorni dalla data della presente notifica*** all'autorità seguente:

all'indirizzo seguente:

INFORMAZIONI

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente nello Stato in cui l'infrazione è stata commessa.
Se non viene avviato un procedimento, il destinatario sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta.

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

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

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale

2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

Trasporti terrestri – sicurezza stradale

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione:

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

durata illimitata

3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie):

Linea di bilancio	**Natura della spesa**		**Nuova**	**Partecipazione EFTA**	**Partecipazione di paesi candidati**	**Rubrica delle prospettive finanziarie**

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo spesa	Sezione n.		Anno 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e successivi	Totale
Spese operative[15]									
Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a							
Stanziamenti di pagamento (SP)		b							
Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento[16]									
Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4.	c							
IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO									
Stanziamenti di impegno		a+c							
Stanziamenti di pagamento		b+c							
Spese amministrative <u>non</u> incluse nell'importo di riferimento [17]									
Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Totale del costo indicativo dell'intervento									
TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

16 Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

17 Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e succe ssivi	Totale
NO	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

X La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore.

☐ La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie.

☐ La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale[18] (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie).

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

X Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate

☐ La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

		Prima dell'azione [anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
Linea di bilancio	Entrate		[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Entrate in valore assoluto							
	b) Variazione delle entrate	*Δ*						

[18] Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

[19] Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1

Fabbisogno annuale	Anno 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e succes sivi
Totale risorse umane	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Un comitato assisterà la Commissione in diversi compiti descritti nella direttiva, in particolare: l'adozione di regole comuni per una rete elettronica comunitaria per lo scambio di informazioni, l'adattamento dell'allegato contenente un modello di notifica di infrazione destinato al titolare di un veicolo con cui è stata commessa un'infrazione al codice della strada.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

La proposta, che persegue l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale nell'Unione europea e assicurare parità di trattamento fra trasgressori residenti e non residenti, intende istituire un sistema per agevolare l'applicazione transfrontaliera di sanzioni per determinate infrazioni al codice della strada. Mentre la proposta riguarda le fasi comprese fra la registrazione dell'infrazione e l'invio di una notifica al titolare del certificato di immatricolazione del veicolo, la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie[20] si applica solo dopo l'adozione di una decisione finale.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Obiettivo: contribuire a dimezzare il numero di vittime della strada nell'UE a partire dal 2010. I risultati della direttiva saranno oggetto di monitoraggio. Risultato previsto: diminuzione delle infrazioni al codice della strada, in particolare di quelle commesse da trasgressori non residenti ma anche delle infrazioni commesse da trasgressori residenti, come conseguenza generale della consapevolezza da parte dei conducenti che le infrazioni in questione non resteranno impunite.

[20] Decisione quadro del 24 febbraio 2005, GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16.

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

☐ ***Gestione centralizzata***

- ☐ diretta da parte della Commissione
- ☐ indiretta, con delega a:
  - ☐ agenzie esecutive
  - ☐ organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
  - ☐ organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

X ***Gestione concorrente o decentrata***

- **X** con Stati membri
- ☐ con paesi terzi

☐ ***Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

Il comitato sarà gestito e presieduto dai funzionari competenti della Commissione. Pertanto, l'evoluzione e i progressi del comitato saranno monitorati costantemente.

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

È stato elaborato un rapporto di valutazione di impatto riguardante la proposta di direttiva e il comitato per la valutazione di impatto è stato consultato in proposito.

6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Il comitato si riunirà due volte all'anno.

7. MISURE ANTIFRODE

Il comitato sarà gestito e presieduto dai funzionari competenti della Commissione. Pertanto, l'evoluzione e i progressi del comitato saranno monitorati costantemente.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari:

non pertinente

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 [21]……																
Azione 1……																
- Risultato 1																
- Risultato 2																
Azione 2……																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2 [1]……																
Azione 1……																
- Risultato 1																

[21] Quale descritto nella sezione 5.3.

Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n.[1]																
Totale parziale Obiettivo n.																
COSTO TOTALE																

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
Funzionari o agenti temporanei[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Personale finanziato[23] con l'art. XX 01 02							
Altro personale[24] finanziato con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Gestione del comitato

Un comitato assisterà la Commissione in diversi compiti descritti nella direttiva, in particolare: l'adozione di regole comuni per una rete elettronica comunitaria per lo scambio di informazioni, l'adattamento dell'allegato contenente un modello di notifica di infrazione destinato al titolare di un veicolo con cui è stata commessa un'infrazione al codice della strada.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

☐ Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare

☐ Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n

☒ Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB

☐ Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)

☐ Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

---

22 Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
23 Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
24 Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017 e successivi	TOTALE
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive[25]							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Totale assistenza tecnica e amministrativa							

8.2.5. Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017 e successivi
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo – ***Funzionari e agenti temporanei***

0,5 agente x 117 000 EUR: 58 500 EUR (0,0585 Mio EUR) all'anno

Calcolo – ***Personale finanziato con l'art. XX 01 02***

Non pertinente

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017 e successivi	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Comitato ai sensi della decisione 2006/512/CE del Consiglio (comitologia). L'importo (0,0351 Mio EUR) è calcolato come segue: 650 EUR per esperto x 27 Stati membri x 2 riunioni all'anno.

Le risorse umane e amministrative necessarie saranno messe a disposizione nei limiti delle risorse annuali o dello stanziamento che può essere concesso alla DG responsabile nell'ambito della procedura di assegnazione annuale, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

La DG Bilancio prende nota della dichiarazione per cui "ai fini dello scambio di informazioni per l'applicazione transfrontaliera della normativa sarà utilizzato e ampliato un sistema di informazione comunitario esistente" e ne deduce che un'eventuale necessità di modifica del sistema esistente sarà finanziata con la linea di bilancio che ha finanziato lo sviluppo iniziale del sistema di informazione.