PARLAMENTO EUROPEO

2004 *2009*

Commissione per i trasporti e il turismo

2008/0062(COD)

1.7.2008

***I
PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo
e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Inés Ayala Sender

PR_COD_1am

Significato dei simboli utilizzati

*	Procedura di consultazione *maggioranza dei voti espressi*
**I	Procedura di cooperazione (prima lettura) *maggioranza dei voti espressi*
**II	Procedura di cooperazione (seconda lettura) *maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune* *maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per respingere o emendare la posizione comune*
***	Parere conforme *maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE e dall'articolo 7 del trattato UE*
***I	Procedura di codecisione (prima lettura) *maggioranza dei voti espressi*
***II	Procedura di codecisione (seconda lettura) *maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune* *maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per respingere o emendare la posizione comune*
***III	Procedura di codecisione (terza lettura) *maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in **grassetto semplice** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione **[**…**]**. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

Pagina

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....5

MOTIVAZIONE.....24

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale (COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

– vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0151),

– visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0149/2008),

– visto l'articolo 51 del suo regolamento,

– visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni (A6-0000/2008),

1. approva la proposta della Commissione quale emendata;

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;

3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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	(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.	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 ***non appena possibile*** la revisione della direttiva***, a seguito di una relazione sull'attuazione della stessa,*** 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 ***e la guida senza patente***.
	Or. fr

Motivazione

La direttiva deve poter essere rivista a medio termine per includervi nuovi tipi di infrazione, come la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti o quella senza patente. A tal fine, la Commissione deve presentare una relazione sull'attuazione della direttiva.

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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.	(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. ***Nel caso in cui la decisione 2005/214/GAI non possa essere applicata negli Stati membri le cui decisioni sanzionatorie non dipendono da una infrazione penale, l'effettività delle sanzioni dovrebbe tuttavia essere garantita da altre misure di***

esecuzione sanzionatoria.

Or. fr

Motivazione

L'effettività delle azioni trasmesse tra gli Stati membri è garantita dalla decisione quadro 2005/214/GAI per le decisioni dipendenti da una infrazione penale. Poiché però tale decisione non copre tutte le fattispecie nell'Unione europea, dovranno essere introdotte altre modalità di applicazione della sanzione per completare la decisione quadro, soprattutto quando le sanzioni sono decise per via amministrativa.

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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.	(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. ***Il trasgressore dovrebbe essere a sua volta debitamente informato all'atto della trasmissione della notifica di infrazione circa i suoi diritti di accesso, rettifica e cancellazione dei suoi dati.***

Or. fr

Motivazione

Garanzie di informazione devono essere fornite al trasgressore all'atto della trasmissione della notifica di infrazioni circa i suoi diritti in materia di accesso, rettifica e cancellazione dei dati.

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) I dati raccolti nell'ambito della presente direttiva, oltre al carattere temporaneo del loro immagazzinamento, non dovrebbero in nessun caso essere utilizzati per motivi diversi da quelli che consentano il monitoraggio delle infrazioni alla sicurezza stradale. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero garantire, a tal fine, che la rete elettronica comunitaria che consente lo scambio di informazioni non sia in alcun caso permeabile a reti create per perseguire altri obiettivi.

Or. fr

Motivazione

Garanzie nel trattamento dei dati personali e nella gestione della rete elettronica comunitaria dovrebbero consentire di evitare che i dati raccolti siano utilizzati per fini diversi a quelli propri alla sicurezza stradale.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) In materia di controlli stradali, gli Stati membri dovrebbero armonizzare i rispettivi metodi per far sì che le loro prassi possano essere comparabili tra di loro a livello di Unione. Prassi minime di controllo dovrebbero essere promosse in ciascuno Stato membro.

Or. fr

Motivazione

Le prassi in materia di controllo di sicurezza stradale devono essere armonizzate tra gli Stati membri per pervenire a un migliore coordinamento delle politiche in materia su scala europea.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 ter) Le apparecchiature tecniche di controllo stradale dovrebbero anch'esse essere armonizzate in futuro per assicurare la convergenza delle misure di controllo tra gli Stati membri. Siffatta armonizzazione tecnica dovrebbe essere proposta dalla Commissione in occasione della revisione prevista dall'articolo 8 bis.

Or. fr

Motivazione

La Commissione deve presentare proposte, al momento della presentazione della sua relazione sull'attuazione della direttiva, tendenti alla normalizzazione su scala europea delle apparecchiature utilizzate in materia di sicurezza stradale.

Emendamento 7

Proposta di direttiva
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) La Comunità europea e gli Stati membri dovrebbero prendere le misure necessarie per informare e sensibilizzare i cittadini europei circa l'attuazione della presente direttiva. Un'idonea informazione sulle conseguenze del mancato rispetto delle norme in materia di sicurezza stradale può avere quindi un effetto preventivo in materia di infrazioni

stradali a monte della trasmissione della sanzione.

Or. fr

Motivazione

L'informazione dei conducenti è un elemento centrale della politica di sicurezza stradale che deve svolgere un ruolo di prevenzione e di dissuasione dal commettere infrazioni.

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Articolo 2, lettera d bis) (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d bis) "autorità centrale", l'autorità incaricata di assistere uno Stato membro nell'applicazione della presente direttiva;

Or. fr

Motivazione

E' necessario definire all'articolo 2 qual è l'autorità centrale incaricata di applicare la direttiva per differenziarla dall'autorità competente.

Emendamento 9

Proposta di direttiva
Articolo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 2 bis
	Orientamenti in materia di sicurezza stradale in seno all'Unione
	1. Ai fini di una politica di sicurezza stradale volta a raggiungere un elevato livello di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione tenendo conto delle diverse situazioni in seno alla medesima, gli Stati membri attuano, fatte salve politiche e legislazioni più vincolanti, una politica stradale che

comporta un certo numero di caratteristiche minime in materia di controllo. Ai fini della realizzazione di tale obiettivo la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 8, adotta linee direttrici in conformità con la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 8, paragrafo 3. Tali linee direttrici rispettano gli orientamenti minimi fissati ai paragrafi seguenti.

2. In materia di velocità, l'utilizzazione di apparecchiature automatiche di controllo su autostrade, strade secondarie e vie urbane è incoraggiata più specificamente sui tratti di rete stradale in cui si verificano incidenti causati da eccesso di velocità in numero maggiore rispetto alla media.

Le raccomandazioni adottate nell'ambito di tali linee direttrici mirano a far sì che gli Stati membri aumentino del 50% il numero di controlli di velocità mediante apparecchiature automatiche e che tali controlli automatici assicurino una buona copertura geografica dell'insieme del territorio di ciascuno Stato membro.

3. In materia di controllo del tasso alcolemico, gli Stati membri assicurano in via prioritaria controlli aleatori nelle zone e nei momenti in cui il mancato rispetto è frequente e aumenta il rischio di incidente.

Gli Stati membri assicurano che almeno la metà dei conducenti possano essere controllati ogni anno.

4. In materia di uso della cintura di sicurezza, operazioni di controllo sono condotte dagli Stati membri in funzione del tasso d'utilizzo della cintura di sicurezza, sulla base dei dati raccolti in materia:

- per gli Stati membri il cui tasso di utilizzo della cintura di sicurezza è superiore al 70 % della popolazione, operazioni di controllo intensive sono

condotte almeno quattro settimane l'anno;

- per gli Stati membri il cui tasso di utilizzo della cintura di sicurezza è inferiore al 70% della popolazione, operazioni di controllo intensive sono condotte almeno otto settimane l'anno.

5. In materia di mancato rispetto del semaforo rosso, l'utilizzazione di apparecchiature automatiche di controllo è privilegiata agli incroci in cui il mancato rispetto delle norme è frequente e in cui si è verificato il numero di incidenti più elevato della media degli incidenti connessi al mancato rispetto del semaforo rosso.

Or. fr

Motivazione

Le prassi in materia di controllo di sicurezza stradale devono essere armonizzate tra gli Stati membri per pervenire a un miglior coordinamento delle politiche in materia a livello europeo.

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Articolo 3 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Le autorità competenti degli altri Stati membri non conservano le informazioni trasmesse dallo Stato di infrazione.	3. Le autorità competenti degli altri Stati membri non conservano le informazioni trasmesse dallo Stato di infrazione. ***Lo scambio di informazioni avviene, per quanto riguarda il trattamento dei dati di carattere personale e la loro libera circolazione, nel rispetto della direttiva 95/46/CE.***

Or. fr

Motivazione

La protezione dei dati personali deve essere riaffermata all'interno della direttiva al fine di garantire al meglio che gli scambi di informazioni non rechino pregiudizio ai diritti dei

cittadini europei quali definiti nella direttiva 95/46/CE.

Emendamento 11

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Non concerne la versione italiana	

Or. fr

Motivazione

Non concerne la versione italiana.

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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***.	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 ***3***.

Or. fr

Motivazione

Le norme comuni che consentono l'attuazione e la gestione della rete elettronica devono essere determinate secondo la procedura di regolamentazione con controllo.

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 2 – lettera b bis) (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	b bis) le norme di sicurezza e di protezione dei dati a carattere personale per evitare qualsiasi permeabilità di tali dati con altre basi di dati.

Or. fr

Motivazione

Le norme comuni devono essere fissate rispettando gli obblighi in materia di sicurezza e di protezione dei dati onde evitare qualsiasi utilizzazione dei dati per fini diversi da quelli per cui sono stati raccolti.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	2. La notifica di infrazione comprende ***l'oggetto della notifica, il nominativo dell'autorità competente per l'applicazione delle sanzioni, il nominativo dell'autorità centrale incaricata di applicare la presente direttiva e*** una descrizione dei dettagli pertinenti dell'infrazione di cui trattasi e l'importo della sanzione pecuniaria che il titolare è tenuto a pagare, ***le procedure di pagamento più accessibili,*** 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.

Or. fr

Motivazione

Il contenuto della notifica deve essere quanto più completo possibile per fornire al titolare del certificato di immatricolazione un'informazione dell'infrazione commessa, l'amministrazione responsabile e i possibili mezzi di ricorso.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	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. ***In caso di rifiuto di pagamento, il titolare è informato attraverso la medesima notifica che tale rifiuto può essere trasmesso all'autorità centrale dello Stato di residenza per l'esecuzione della decisione sanzionatoria.***

Or. fr

Motivazione

Il presente emendamento mira a garantire l'effettività e il seguito dato alle infrazioni, permettendo la trasmissione del rifiuto di pagamento, a prescindere da quale ne sia la ragione, all'autorità dello Stato di residenza del titolare.

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. La notifica di infrazione informa il titolare che i suoi dati di carattere personale saranno trattati nel rispetto della direttiva 95/46/CE e gli indica quali sono i suoi diritti in materia di accesso, rettifica e cancellazione di cui all'articolo

Or. fr

Motivazione

Un riferimento ai diritti del titolare in materia di protezione dei dati personali quali garantiti dalla direttiva 95/46/CE deve figurare nella notifica dell'infrazione trasmessagli.

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Non concerne la versione italiana	

Or. fr

Motivazione

Non concerne la versione italiana

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 5

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

Or. fr

Motivazione

Le modifiche apportate al modello di notifica di infrazione attraverso la procedura di comitatologia devono restare di ordine tecnico e non modificare elementi che consentano una

migliore informazione del titolare, ad esempio in materia di protezione dei dati personale.

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 bis
	Seguito dato alle infrazioni stradali
	1. Nel caso in cui la sanzione pecuniaria non sia stata pagata e siano state esperite tutte le procedure in caso di controversia o ricorso, si applica la decisione quadro 2005/214/GAI per quanto riguarda le sanzioni di cui all'articolo 1 di detta decisione quadro.
	2. Nei casi di mancata risposta identici a quelli citati dal paragrafo 1, ma che riguardano sanzioni che non rientrano nel campo di applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI, lo Stato dell'infrazione trasmette la decisione finale all'autorità competente dello Stato di residenza per l'esecuzione della sanzione.

Or. fr

Motivazione

Il presente emendamento mira a prevedere che le sanzioni pecuniarie trasmesse al titolare, ma non pagate da quest'ultimo, possano vedere la loro applicazione garantita sia attraverso la decisione quadro 2005/214/GAI che attraverso la trasmissione della decisione finale allo Stato di residenza del titolare del certificato di immatricolazione.

Emendamento 20

Proposta di direttiva
Articolo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 ter
	Riconoscimento ed esecuzione delle sanzioni
	1. Le autorità competenti dello Stato di residenza riconoscono una decisione che è stata trasmessa a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 2, senza alcuna altra formalità e adottano senza indugio ogni misura necessaria per la sua esecuzione, stante che l'esecuzione della decisione è disciplinata dalla legge dello Stato di residenza alla stessa stregua di una sanzione pecuniaria comminata dallo Stato di residenza, tranne qualora l'autorità competente non decida di avvalersi di uno dei motivi di mancato riconoscimento o mancata esecuzione seguenti:
	a) il diritto dello Stato di residenza preveda un'immunità che rende impossibile l'esecuzione della decisione;
	b) l'interessato non sia stato informato del suo diritto di presentare ricorso e del termine per farlo.
	2. L'autorità competente dello Stato dell'infrazione informa immediatamente l'autorità competente dello Stato di residenza in merito a qualsiasi decisione o misura che la privi del suo carattere esecutorio. Lo Stato di residenza pone fine all'esecuzione della decisione non appena è informato dall'autorità competente dello Stato dell'infrazione di detta decisione o misura.
	Or. fr

Motivazione

Il presente emendamento prevede un sistema di riconoscimento e di applicazione delle

sanzioni nei casi in cui la decisione quadro 2005/214/GAI non sia applicabile. L'applicazione della sanzione spetta allo Stato di residenza del titolare del certificato di immatricolazione.

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Articolo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 quater
	Informazioni trasmesse dallo Stato di residenza
	L'autorità competente dello Stato di residenza informa senza indugio l'autorità competente dello Stato dell'infrazione con ogni mezzo che lasci una traccia scritta:
	a) della trasmissione della decisione all'autorità competente;
	b) di qualsiasi decisione di non eseguire una decisione corredata dei motivi che lo giustificano;
	c) dell'esecuzione della decisione non appena sia compiuta.

Or. fr

Motivazione

Il presente emendamento completa il sistema di riconoscimento e di trasmissione delle infrazioni definito negli emendamenti precedenti, prevedendo che lo Stato di residenza informi lo Stato dell'infrazione del seguito dato, a prescindere da quale esso sia, alla decisione sanzionatoria.

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Articolo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 7 bis

Informazione destinata ai conducenti europei

Gli Stati membri adottano le necessarie disposizioni per fornire un'informazione sufficiente agli utenti della strada in merito alle misure di applicazione della presente direttiva. Tale informazione è in particolare garantita alla frontiera di ogni Stato membro.

Or. fr

Motivazione

Un'informazione deve essere fornita dagli Stati membri ai conducenti europei in merito all'applicazione della direttiva in caso di infrazioni transfrontaliere. Tale informazione deve svolgere un ruolo preventivo in materia di sicurezza stradale.

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Capo IV – articolo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 8 bis
	Valutazione e relazioni
	1. Due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva da parte degli Stati membri.
	2. Sulla base di tale relazione, la Commissione valuta le possibilità di estendere il campo di applicazione della direttiva ad altre infrazioni stradali, in particolare riguardo l'uso di telefoni cellulari, le sostanze stupefacenti e la guida senza patente.
	3. La Commissione presenta nella stessa relazione proposte volte ad armonizzare il materiale di controllo sulla base di criteri comunitari e delle pratiche di controllo in materia di sicurezza stradale.

Or. fr

Motivazione

La Commissione europea deve presentare una relazione sull'attuazione e le prospettive di modifica della direttiva.

Emendamento 24

Proposta di direttiva
Allegato – pagina 2 – comma 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	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. ***Tale modulo di risposta può essere trasmesso dalla [autorità centrale dello Stato dell'infrazione] alla [autorità centrale dello Stato di residenza] per l'esecuzione della decisione sanzionatoria.***

Or. fr

Motivazione

L'allegato deve essere modificato per informare il titolare del certificato di immatricolazione che il suo rifiuto di pagare potrà essere trasmesso alle autorità del suo Stato di residenza per dar un miglior seguito alle infrazioni e alle decisioni sanzionatorie.

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Allegato – pagina 2 – comma 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	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].

Or. fr

Motivazione

L'informazione sui diritti del titolare va posta all'inizio della notifica dell'infrazione per permettergli una migliore informazione.

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Allegato – pagina 4 – ultimo comma

Testo della Commissione	*Emendamento*
<u>INFORMAZIONI</u>	***soppresso***
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].

Or. fr

Motivazione

L''informazione sui diritti del titolare va posta all'inizio della notifica dell'infrazione per permettergli una migliore informazione.

Traduzione esterna

MOTIVAZIONE

Un nuovo strumento giuridico per ridurre della metà il numero di persone uccise sulle strade europee entro il 2010

In occasione del Libro bianco sulla politica europea dei trasporti pubblicato nel 2001, l'Unione europea ha fissato l'obiettivo ambizioso di ridurre della metà il numero di morti sulle strade entro il 2010, un obiettivo ormai applicabile all'insieme dei 27 Stati membri. All'epoca del Libro bianco, nell'Europa a 25, il numero di morti era di 54.000 persone[1]. Da allora sono stati compiuti progressi importanti e si è osservata una riduzione tendenziale di tale cifra.

Tali progressi si sono prodotti soprattutto nella prima metà del decennio. Infatti, dal 2005 si è assistito a un rallentamento nella diminuzione del numero di vittime di incidenti. Nel 2007, oltre 40. 000 persone sono morte nell'Unione europea, una cifra che rappresenta una flessione del numero di morti sulle strade di circa il 20% rispetto all'insieme del periodo. Tale risultato resta gravemente insufficiente rispetto all'obiettivo fissato per il 2010, che prevedeva una diminuzione del 37% nell'arco del medesimo periodo. Fatto ancora più grave, nel 2007 il numero di vittime non è diminuito.

Nell'arco del medesimo periodo, gli studi condotti dalla Commissione europea hanno mostrato che la percentuale di non residenti coinvolti in infrazioni stradali è più elevata rispetto alla loro percentuale nell'ambito del traffico stradale nazionale, in particolare per quanto attiene al superamento dei limiti di velocità. Si tratta di un fenomeno in parte legato alla maggiore mobilità in seno all'Unione europea e all'apertura delle frontiere tra Stati membri.

Le infrazioni commesse sul territorio di altri Stati membri diversi da quello di residenza del conducente restano, nella maggior parte dei casi, impunite. Si tratta, in particolare, delle infrazioni registrate automaticamente, che si sono moltiplicate con l'installazione massiccia di radar automatici sulle strade europee. Questa relativa impunità è tale da indebolire gli obiettivi di sicurezza stradale e stimola i conducenti a non rispettare il codice della strada dei vari paesi, perché si sentono al riparo. Tale sensazione, inoltre, è tale da indebolire la legittimità di questi controlli agli occhi dei cittadini europei, che potrebbero contestarne la fondatezza nel nome di una necessaria parità di trattamento tra residenti e non residenti.

L'obiettivo della presente proposta consiste pertanto nel rispondere a questa doppia preoccupazione, dopo varie iniziative avviate dalla Commissione, tra cui la raccomandazione del 6 aprile 2004 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale (2004/345/CE). Il Parlamento europeo, attraverso la commissione per i trasporti e il turismo, ha chiesto in varie occasioni l'adozione di una normativa relativa all'applicazione transfrontaliera delle sanzioni legate alla sicurezza stradale.

La proposta di direttiva della Commissione

La Commissione cerca di agevolare l'esecuzione delle sanzioni nei confronti degli

[1] Fonte: CARE (banca di dati dell'UE sugli incidenti stradali) o pubblicazioni nazionali.

automobilisti che abbiano commesso un'infrazione di eccesso di velocità, di guida in stato di ebbrezza, di mancato uso della cintura o di transito con semaforo rosso in uno Stato membro diverso da quello di residenza. La Commissione ha scelto deliberatamente di limitare il campo di applicazione della direttiva (che costituisce un nuovo approccio in materia di politica di sicurezza stradale europea) alle quattro infrazioni (articolo 1) che causano il maggior numero di vittime a livello di Unione europea. Tali infrazioni sono inoltre accomunate dal fatto di essere considerate infrazioni in tutti i 27 Stati membri dell'Unione europea.

La proposta intende istituire una procedura di scambio di informazioni fra gli Stati membri (articolo 3) attraverso una rete di scambio dei dati elettronici (articolo 4) per identificare il veicolo che ha commesso l'infrazione. Dopo tale identificazione, una notifica dell'infrazione viene trasmessa dall'amministrazione dello Stato dove è stata commessa l'infrazione al titolare (articolo 5), dove lo si informa dei dettagli pertinenti all'infrazione, dell'importo della sanzione pecuniaria che è tenuto a versare delle procedure di pagamento (le quali devono agevolare quanto più possibile le transazioni bancarie transfrontaliere), nonché della procedura da seguire in caso di ricorso.

Il seguito dato alla sanzione costituisce la seconda fase del trattamento dell'infrazione assicurata alla decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio **relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie.**

La proposta di direttiva prevede inoltre garanzie in materia di protezione dei dati personali (articolo 7), che rinviano alla 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. Infine, la proposta introduce misure nell'ambito della procedura di comitato (articolo 8) per quanto attiene alla definizione di regole comuni per la realizzazione della rete elettronica o l'adattamento del modello di notifica dell'infrazione.

Posizione del relatore in merito alla proposta della Commissione

Il relatore condivide gli obiettivi della Commissione in materia di sicurezza stradale e ritiene che l'approccio adottato sia adatto a ridurre il numero di infrazioni sulle strade europee. Il relatore sostiene in particolare la priorità attribuita dalla Commissione alle quattro tipologie di infrazione indicate all'articolo 1 della proposta di direttiva, al fine di porre l'accento sulle infrazioni relative alla sicurezza stradale che provocano il maggior numero di morti. Tuttavia, vi sono vari punti che meritano di essere affrontati, per ottenere miglioramenti o colmare alcune lacune della proposta.

1) <u>In merito al procedimento contro le infrazioni</u>, il relatore ritiene che sia importante rammentare che tale procedimento deve avvenire, nella misura massima possibile, nell'ambito della decisione quadro 2005/214/GAI. Tuttavia, per tenere conto delle specificità giuridiche nazionali in materia di decisioni relative alle sanzioni stradali, il relatore ritiene che oltre al riferimento alla decisione quadro, occorra fornire garantire di esecuzione nei casi in cui quest'ultima non sia applicabile. Infatti, alcuni Stati membri dell'Unione non dispongono di un sistema di sanzioni di carattere penale, ma solo di carattere amministrativo. È quindi per tenere conto di tali particolarità che il relatore ha proposta un'aggiunta, che consente di trasmettere e dare un seguito alle decisioni sulle sanzioni presso le autorità dello Stato di

residenza della persona che ha commesso l'infrazione.

2) In merito alle pratiche di controllo della sicurezza stradale, il relatore auspica che gli Stati membri le rafforzino attraverso la definizione di criteri minimi nel quadro di linee direttive.

3) In merito alla protezione dei dati personali, il relatore ha ripreso un certo numero di preoccupazioni espresse dal Garante europeo della protezione dei dati (GEPD) nel suo parere dell'8 maggio 2008. Le proposte avanzate consentono quindi di inquadrare le misure tecniche adottate attraverso la procedura di comitato con riferimento alla gestione della rete elettronica di scambio dei dati e di garantire nel corpo della direttiva e nella notifica dell'infrazione presentata in allegato un certo numero di diritti garantiti dalla direttiva 95/45/CE.

4) Informazione dei conducenti europei: i conducenti europei devono essere informati dell'attuazione di questa direttiva, in particolare al loro passaggio da uno Stato membro all'altro.

5) Relazione e valutazione della direttiva: il relatore propone di inserire nella direttiva un obbligo per la Commissione di presentare una relazione, due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, sulla sua attuazione e sulle esperienze raccolte in seguito a tale valutazione. Sulla base della relazione, la Commissione dovrà avanzare proposte di modifica della direttiva, in particolare per quanto attiene all'efficacia della sua attuazione, all'ambito di applicazione, alle pratiche di controllo e alla standardizzazione delle attrezzature di controllo.