



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° marzo 2023
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	1° marzo 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2023) 127 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2023) 127 final.

All.: SWD(2023) 127 final



Bruxelles, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio

**recante modifica della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio
transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
Dalla valutazione d'impatto è emerso che la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ("direttiva CBE") ha avuto un impatto positivo sull'eliminazione dell'anonimato dei trasgressori che hanno commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale all'estero, aumentando notevolmente il numero di casi transfrontalieri oggetto di indagine. Tuttavia la direttiva ha evidenziato dei limiti in quanto il suo effetto deterrente non è stato sufficiente a eliminare l'impunità dei trasgressori per via del suo ambito di applicazione limitato, della mancanza di indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, del fatto che l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per tali infrazioni si traduce in una bassa percentuale di sanzioni pecuniarie corrisposte da trasgressori non residenti (ogni anno oltre 6 milioni di sanzioni nei casi transfrontalieri non sono applicate) e della protezione inadeguata dei diritti fondamentali dei non residenti.
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
L'obiettivo generale dell'iniziativa è quello di migliorare la sicurezza stradale. Ciò dovrebbe avvenire attraverso un cambiamento nel comportamento dei conducenti non residenti, innescato da una riduzione dell'impunità di cui gode attualmente tale categoria di conducenti. Il miglioramento delle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (ossia aumentando le probabilità di identificazione dei trasgressori non residenti e di applicazione delle sanzioni pecuniarie) ridurrebbe l'impunità. Nel contempo i non residenti riceverebbero lettere di informazione/notifiche di sanzioni in una lingua che comprendono, entro un termine ragionevole e in un formato la cui autenticità sia facilmente verificabile.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
In assenza di un'azione dell'UE, l'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale dovrebbe basarsi sugli accordi bilaterali e multilaterali in vigore. Questo mosaico di accordi tra gli Stati membri non può garantire la parità di trattamento dei cittadini dell'UE e, date le lacune nella copertura, sarebbe meno efficace nell'eliminare l'impunità dei trasgressori non residenti. L'azione dell'UE sarebbe quindi più efficace di un'azione non coordinata a livello degli Stati membri.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? Se non lo è, indicare i motivi.
Le misure selezionate sono state raggruppate in tre opzioni, OS1, OS2 e OS3, due delle quali (OS2 e OS3) presentano varianti (rispettivamente OS2A e OS3A). L'OS1 costituisce la base per tutte le altre opzioni; comprende 11 delle 16 misure riguardanti la maggior parte delle questioni tecniche e la tutela dei diritti fondamentali. L'OS2 prevede tutte le misure dell'OS1 oltre all'istituzione di procedure specifiche di follow-up per le indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale per consentire lo scambio di maggiori informazioni tra le autorità nazionali rispetto ai soli dati di immatricolazione dei veicoli. L'OS2A, che è l'opzione prescelta, si basa sull'OS2 e include l'obbligo per gli intestatari/i proprietari di veicoli di collaborare con le autorità responsabili dell'applicazione delle norme nell'identificazione della persona responsabile delle infrazioni in materia di sicurezza stradale. L'OS3 si

basa sull'OS2A e istituisce inoltre un meccanismo di follow-up su misura, una *lex specialis*, per il riconoscimento reciproco delle sanzioni pecuniarie irrogate per le infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla direttiva CBE. Infine, l'OS3A è una versione più avanzata dell'OS3 in quanto riduce i motivi di non riconoscimento e di non esecuzione delle sanzioni pecuniarie emesse da altri Stati membri.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

I portatori di interesse esprimono ampio sostegno per quanto riguarda l'estensione del campo di applicazione della direttiva CBE ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale. Le autorità pubbliche hanno pareri divergenti in merito alle modalità per aumentare l'efficacia della direttiva. Sono tutte favorevoli a misure volte a migliorare le indagini transfrontaliere sulle infrazioni. Alcune hanno tuttavia un atteggiamento critico nei confronti di norme specifiche (ossia meno onerose) per l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni pecuniarie, mentre altre sarebbero a favore di norme specifiche, in particolare per quanto riguarda il riconoscimento reciproco delle sanzioni pecuniarie per le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse all'estero. Le organizzazioni degli utenti della strada giudicano in maniera molto positiva tutte le misure che contribuirebbero a migliorare la tutela dei diritti fondamentali dei non residenti.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Si ritiene che l'opzione prescelta sia efficace nel conseguire gli obiettivi previsti, presenti molti benefici netti, sia coerente, sia proporzionata rispetto agli obiettivi dell'iniziativa, tenga conto delle norme e delle procedure degli Stati membri e rappresenti nel complesso l'opzione migliore in termini di fattibilità politica e giuridica. Nel periodo di valutazione 2025-2050 si stima che saranno salvate 384 vite umane e saranno evitati 21 789 feriti rispetto allo scenario di riferimento, il che in termini monetari corrisponde a circa 2,8 miliardi di EUR, espressi come riduzione dei costi esterni degli incidenti.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Si stima che nel periodo di valutazione 2025-2050 i costi aggiuntivi di applicazione per le autorità degli Stati membri ammonteranno a 136,8 milioni di EUR, espressi in valore attuale, rispetto allo scenario di riferimento. Ciò comprende costi di adeguamento una tantum pari a 4,6 milioni di EUR per le amministrazioni degli Stati membri (ad esempio per adeguare i sistemi informatici).

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

Si prevede che l'impatto sulle PMI sarà positivo, seppure indiretto e limitato. La proposta dovrebbe comportare una riduzione degli oneri per gli utenti della strada grazie a una migliore tutela dei diritti fondamentali. Nel periodo di valutazione 2025-2050 è prevista inoltre una riduzione dei costi amministrativi per le società di leasing e autonoleggio, rispetto allo scenario di riferimento, pari a circa 7 milioni di EUR espressi in valore attuale.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

Secondo la valutazione, l'opzione prescelta comporterà costi di applicazione aggiuntivi dovuti a indagini più efficaci sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Nel periodo di valutazione 2025-2050 tali costi sono stimati a 132,2 milioni di EUR, espressi in valore attuale, rispetto allo scenario di riferimento.

Sono previsti altri impatti significativi?

Non sono previsti altri impatti significativi.

Proporzionalità

L'opzione prescelta si limita a quanto necessario per conseguire gli obiettivi e affrontare i problemi individuati.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

Gli Stati membri invieranno alla Commissione la loro prima relazione sull'applicazione della direttiva CBE entro quattro anni dalla data di entrata in vigore della direttiva. La Commissione valuterà l'applicazione della direttiva entro 18 mesi dal ricevimento delle prime relazioni da parte di tutti gli Stati membri.