



Bruxelles, 27 novembre 2023
(OR. en)

15670/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0052(COD)**

**TRANS 516
JAI 1522
ENFOPOL 497
CODEC 2199**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	15010/23
n. doc. Comm.:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale, il 1° marzo 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La Commissione ha presentato la sua proposta nell'intento di a) aumentare il rispetto, da parte dei conducenti non residenti, di ulteriori norme in materia di sicurezza stradale, b) razionalizzare le procedure di assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e c) rafforzare la tutela dei diritti fondamentali dei trasgressori non residenti. La proposta modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ("direttiva CBE").

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

3. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) quale relatore.
4. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta nella 578^a sessione plenaria il 27 aprile 2023. Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

5. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 2 marzo 2023 con una presentazione generale della proposta. L'8 marzo 2023 è stata esaminata la valutazione d'impatto. Durante la presidenza svedese la proposta è stata esaminata in dettaglio sulla base di due proposte di compromesso. Il risultato preliminare è stato presentato al Consiglio il 1° giugno 2023 nell'ambito di una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (ST 8929/23). Durante la presidenza spagnola sono state prese in esame cinque proposte di compromesso in sede di gruppo. Il Comitato dei rappresentanti permanenti ha approvato il testo in preparazione del Consiglio del 22 novembre 2023.
6. Gli Stati membri sostengono gli obiettivi della direttiva e le intenzioni della procedura di modifica di renderla applicabile a un maggior numero di infrazioni e di andare oltre il mero scambio di dati, includendo procedure di assistenza giudiziaria. Un'applicazione più ampia delle norme attraverso un migliore scambio di dati e l'assistenza giudiziaria contribuirà ad aumentare il livello di sicurezza sulle strade europee.
7. Il risultato dell'esame dettagliato è un testo che chiarisce e sviluppa ulteriormente la proposta della Commissione per quanto riguarda gli aspetti illustrati di seguito.
8. Rispetto alle sette infrazioni aggiuntive proposte dalla Commissione, gli Stati membri convengono di aggiungere altre tre infrazioni in materia di sicurezza stradale: 1) mancato rispetto delle norme in materia di restrizioni di accesso dei veicoli, 2) incidente con omissione di soccorso e 3) mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario. Tali infrazioni sono connesse alla sicurezza stradale.

9. Gli Stati membri preferiscono utilizzare concetti giuridici diversi da quelli contenuti nella proposta della Commissione. In particolare, si utilizza "persona interessata" anziché "presunto responsabile" e "notifica di infrazione stradale" anziché "lettera d'informazione".
10. Gli Stati membri hanno convenuto di chiarire le funzioni e le responsabilità dei punti di contatto nazionali e delle autorità competenti. I punti di contatto nazionali sono l'interfaccia per lo scambio di informazioni e le autorità competenti sono i soggetti che utilizzeranno le informazioni o le condivideranno. È stato esplicitamente indicato che tutti gli scambi di informazioni dovrebbero avvenire con un grado di sicurezza più elevato e che dovrebbe essere garantito l'uso legittimo dei dati.
11. Lo scambio di dati e l'assistenza giudiziaria dovrebbero avere luogo per quanto possibile in modo automatizzato e utilizzando moduli elettronici standard, attraverso la piattaforma EUCARIS, il che è fondamentale per tenere sotto controllo il carico di lavoro amministrativo.
12. Poiché l'assistenza giudiziaria può comportare un maggiore carico di lavoro amministrativo, non solo per l'autorità competente della parte richiedente, ma anche per l'autorità competente che dovrà fornire l'assistenza, è stato chiarito che una richiesta di assistenza giudiziaria dovrebbe essere presentata solo se l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione non ha alcuna alternativa alla richiesta di assistenza.
13. Gli Stati membri hanno deciso di chiarire le procedure di assistenza giudiziaria e di aggiungere un terzo tipo di assistenza giudiziaria. Anzitutto, l'assistenza giudiziaria per identificare la persona interessata è particolarmente importante per gli Stati membri che dispongono di un regime di responsabilità in cui il conducente è ritenuto responsabile dell'infrazione stradale. In secondo luogo, l'assistenza giudiziaria relativa alla consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up è considerata importante per i casi specifici in cui la notifica di infrazione stradale non può essere consegnata alla persona interessata. Occorre garantire la consegna della notifica di infrazione stradale, affinché la persona interessata sia adeguatamente informata e possa esercitare pienamente il suo diritto di difesa. In terzo luogo, gli Stati membri propongono di integrare alla direttiva l'assistenza giudiziaria nelle attività di applicazione. Questo è proposto poiché la decisione quadro 2005/214/GAI relativa al reciproco riconoscimento delle sanzioni pecuniarie non è adattata all'individuazione di massa delle infrazioni in materia di sicurezza stradale che comportano sanzioni pecuniarie di modesta entità. Agevolando l'applicazione di questo tipo di sanzioni, la presente direttiva contribuirà a garantire la parità di trattamento tra i conducenti residenti e non residenti.

14. Per quanto riguarda la consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up e la lingua da utilizzare per comunicare la notifica di infrazione stradale o eventuali documenti di follow-up, gli Stati membri convengono che detta notifica dovrebbe essere inviata entro 12 mesi. Gli Stati membri convengono altresì che la notifica di infrazione stradale e gli eventuali documenti di follow-up essenziali dovrebbero essere inviati nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo. La persona interessata sarà tuttavia autorizzata a chiedere all'autorità competente per l'infrazione di ricevere il documento di follow-up in un'altra lingua ufficiale dell'UE, scelta dalla persona interessata.
15. Gli Stati membri concordano sull'istituzione del "portale CBE"; tuttavia, desiderano che questo portale si concentri sulla fornitura di informazioni connesse alle infrazioni stradali e sulle relative procedure nei diversi Stati membri. Per la comunicazione tra le autorità competenti, gli Stati membri ricorrerebbero piuttosto a piattaforme dedicate già esistenti, onde evitare duplicazioni.
16. Gli Stati membri convengono altresì che la Commissione fornisca un sostegno finanziario alle iniziative che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione.
17. In sintesi, durante i negoziati sono state apportate le seguenti modifiche alla proposta iniziale della Commissione:
- sono state aggiunte tre infrazioni supplementari: 1) mancato rispetto delle norme in materia di restrizioni di accesso dei veicoli, 2) incidente con omissione di soccorso e 3) mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario;
 - sono state chiarite le definizioni di ciascuna infrazione, di "autorità competente", di "punto di contatto nazionale" e di "documenti di follow-up essenziali";
 - è stato inserito un nuovo articolo per le specifiche tecniche riguardanti lo scambio di informazioni e l'assistenza giudiziaria;
 - è stato inserito un nuovo articolo sull'assistenza giudiziaria per agevolare l'invio delle notifiche e dei documenti di follow-up essenziali;

- i diritti dell'utente sono garantiti consentendo alla persona interessata di chiedere la ricezione dei documenti di follow-up in una diversa lingua ufficiale dell'UE, riducendo nel contempo l'onere amministrativo per gli Stati membri mediante l'invio della documentazione ufficiale nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo;
- sono state chiarite le competenze di esecuzione della Commissione, allo scopo di garantire il mantenimento di condizioni di sicurezza molto rigorose ed evitare un uso improprio delle informazioni personali disponibili;
- è stata limitata la funzione del portale CBE, affinché non sia utilizzato per la comunicazione tra autorità competenti, ma solo a fini informativi a favore dei cittadini;
- è stato inserito un nuovo articolo sull'assistenza giudiziaria per le attività di applicazione, che consentirà alle autorità competenti di ricorrere a tale procedura per applicare meglio le ammende in materia di circolazione stradale riferite alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate nella presente direttiva.

IV. CONCLUSIONI

18. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a concordare un orientamento generale nella sessione del 4 dicembre 2023.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di
informazioni e l'assistenza giudiziaria sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, lettere c) e d),

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

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

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (2) La prassi delle autorità di contrasto coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale ha dimostrato che l'attuale formulazione della direttiva (UE) 2015/413 non facilita nella misura desiderata indagini efficaci sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da conducenti non residenti né l'applicazione di sanzioni pecuniarie. Ciò si traduce in una relativa impunità dei conducenti non residenti e ha un impatto negativo sulla sicurezza stradale nell'Unione. Inoltre i diritti procedurali e fondamentali dei conducenti non residenti non sono sempre rispettati nel contesto delle indagini transfrontaliere, in particolare a causa della mancanza di trasparenza nella determinazione dell'importo delle ammende e nelle procedure di ricorso. La presente direttiva mira a migliorare ulteriormente l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse con veicoli immatricolati in un altro Stato membro, al fine di contribuire a raggiungere l'obiettivo dell'Unione di ridurre il tasso di mortalità in tutti i modi di trasporto rendendolo prossimo allo zero entro il 2050 e di rafforzare la tutela dei diritti fondamentali e procedurali dei conducenti non residenti.
- (3) Nel quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030³ la Commissione si è nuovamente impegnata a conseguire l'ambizioso obiettivo di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'Unione entro il 2050 (obiettivo "zero vittime") e l'obiettivo a medio termine di ridurre del 50 % il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030, che era stato inizialmente stabilito nel 2017 dai ministri dei Trasporti dell'Unione nella dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale. Al fine di conseguire tali obiettivi la Commissione, nell'ambito della comunicazione dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro"⁴, ha annunciato l'intenzione di rivedere la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020) 789 final).

⁵ Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9).

- (4) L'ambito di applicazione della direttiva dovrebbe essere esteso ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale per garantire la parità di trattamento dei conducenti. Tenuto conto della base giuridica in virtù della quale la direttiva (UE) 2015/413 è stata adottata, segnatamente l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le infrazioni aggiuntive dovrebbero dimostrare una forte connessione con la sicurezza stradale, intervenendo su comportamenti pericolosi e imprudenti che rappresentano un grave rischio per gli utenti della strada. L'estensione dell'ambito di applicazione dovrebbe altresì rispecchiare il progresso tecnico nel rilevamento automatico delle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Sebbene il mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli non riguardi solo la sicurezza stradale ma anche la gestione del traffico o la prevenzione dell'inquinamento, dovrebbe rientrare anch'esso nell'ambito di applicazione, poiché gli Stati membri incontrano difficoltà analoghe nell'applicazione di tali norme nei confronti dei non residenti. Con l'aggiunta delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli, è opportuno estendere la base giuridica all'articolo 91, paragrafo 1, lettera d), tenendo conto, nel contempo, del fatto che ai sensi dell'articolo 11 TFUE le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nell'attuazione delle politiche dell'Unione.
- (5) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale sono qualificate ai sensi del diritto nazionale degli Stati membri come infrazioni amministrative o penali che possono dare luogo a procedimenti avviati da autorità amministrative o giudiziarie dinanzi agli organi giurisdizionali competenti in materia amministrativa o penale, a seconda delle procedure nazionali applicabili. Ciononostante, tali infrazioni sono perseguite dagli Stati membri nel corso di procedure di massa nella maggioranza dei casi e, pertanto, laddove la legislazione nazionale dello Stato membro dell'infrazione preveda l'identificazione precisa del conducente quale condizione preliminare per imporre la sanzione pertinente, le condizioni per il ricorso alla direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, di cui all'articolo 6 di tale direttiva, non sono soddisfatte nella maggioranza dei casi, in particolare quando le infrazioni sono qualificate come amministrative, e non è dunque possibile il ricorso a detta direttiva. In tale contesto, le autorità dello Stato membro dell'infrazione dovrebbero disporre di una procedura praticabile per richiedere assistenza giudiziaria alle autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza mediante misure ben definite, che non compromettano gravemente i diritti delle persone interessate, al fine di poter identificare i trasgressori nella misura imposta dalla loro legislazione nazionale. Ciò non dovrebbe tuttavia pregiudicare le situazioni in cui, nei singoli casi, le condizioni per l'applicazione della direttiva 2014/41/UE sono considerate

⁶ Direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa all'ordine europeo di indagine penale (GU L 130 dell'1.5.2014, pag. 1).

soddisfatte; in tal caso, dovrebbero essere applicate le procedure in essa contenute da parte degli Stati membri vincolati dalla direttiva 2014/41/UE.

Occorre ricordare che un quadro giuridico specifico dell'Unione disciplina la cooperazione giudiziaria in materia penale, che si basa sul principio del reciproco riconoscimento delle sentenze e delle decisioni giudiziarie. È pertanto necessario che l'applicazione della presente direttiva non pregiudichi i diritti e gli obblighi degli Stati membri derivanti da altre normative dell'Unione applicabili in materia penale, in particolare quelli stabiliti dalla decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio⁷, dalla direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ per quanto riguarda le procedure per lo scambio di prove e le procedure di consegna degli atti di cui all'articolo 5 della convenzione stabilita dal Consiglio conformemente all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea⁹. È inoltre opportuno che l'attuazione della presente direttiva lasci impregiudicati anche i procedimenti penali che richiedono garanzie specifiche per i soggetti interessati, le garanzie procedurali per indagati e imputati, sancite nelle direttive 2010/64/UE¹⁰, 2012/13/UE¹¹, 2013/48/UE¹²,

⁷ Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).

⁸ Direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa all'ordine europeo di indagine penale (GU L 130 dell'1.5.2014, pag. 1).

⁹ GU C 197 del 12.7.2000, pag. 3.

¹⁰ Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1).

¹¹ Direttiva 2012/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, sul diritto all'informazione nei procedimenti penali (GU L 142 dell'1.6.2012, pag. 1).

¹² Direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa al diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato d'arresto europeo, al diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e al diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari (GU L 294 del 6.11.2013, pag. 1).

(UE) 2016/343¹³, (UE) 2016/800¹⁴ e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵.

- (6) È opportuno definire le responsabilità e le competenze dei punti di contatto nazionali per garantire che essi cooperino senza soluzione di continuità con tutte le autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. I punti di contatto nazionali dovrebbero essere sempre disponibili per tali autorità competenti e rispondere alle loro richieste entro un termine ragionevole. Quanto sopra dovrebbe avvenire a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità competente e, in particolare, indipendentemente dal fatto che l'autorità competente sia competente a livello nazionale, subnazionale o locale.
- (7) I principi di base del sistema di scambio transfrontaliero di informazioni istituito dalla direttiva (UE) 2015/413 si sono dimostrati efficaci. Sono tuttavia necessari ulteriori miglioramenti e adeguamenti per porre rimedio alle problematiche derivanti dalla mancanza di dati o da dati errati o imprecisi. È pertanto opportuno imporre agli Stati membri ulteriori obblighi per quanto riguarda la necessità di aggiornare alcuni dati nelle banche dati pertinenti e mantenerli a disposizione al fine di aumentare l'efficacia dello scambio di informazioni.
- (8) Il punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione dovrebbe [...] essere autorizzato a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati relativi agli utenti finali dei veicoli, qualora tali informazioni siano già disponibili. È inoltre opportuno stabilire un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti proprietari, intestatari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni appropriate di cui necessitano per le indagini.

¹³ Direttiva (UE) 2016/343 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sul rafforzamento di alcuni aspetti della presunzione di innocenza e del diritto di presenziare al processo nei procedimenti penali (GU L 65 dell'11.3.2016, pag. 1).

¹⁴ Direttiva (UE) 2016/800 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulle garanzie procedurali per i minori indagati o imputati nei procedimenti penali (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 1).

¹⁵ Direttiva (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, sull'ammissione al patrocinio a spese dello Stato per indagati e imputati nell'ambito di procedimenti penali e per le persone ricercate nell'ambito di procedimenti di esecuzione del mandato d'arresto europeo (GU L 297 del 4.11.2016, pag. 1).

- (9) La richiesta di comunicare i dati di immatricolazione dei veicoli e lo scambio di dati nei casi transfrontalieri dovrebbero avvenire attraverso un sistema elettronico unico. Pertanto, anche basandosi sul quadro tecnico già esistente, la ricerca automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe essere effettuata solo attraverso il ricorso all'applicazione informatica altamente sicura del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris) e alle versioni modificate di tale software. Detta applicazione informatica dovrebbe consentire uno scambio rapido, efficiente sotto il profilo dei costi, sicuro e affidabile di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri e, di conseguenza, migliorare l'efficienza delle indagini. Gli Stati membri non dovrebbero [...] scambiare informazioni con altri mezzi, che sarebbero meno efficienti sotto il profilo dei costi e potrebbero non assicurare la protezione dei dati trasmessi. Gli Stati membri dovrebbero utilizzare Eucaris specificamente per le ricerche automatizzate dei dati di immatricolazione dei veicoli, l'assistenza giudiziaria nell'identificazione della persona interessata e l'assistenza giudiziaria per la consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up.
- (10) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione delle disposizioni sulle ricerche che gli Stati membri devono effettuare, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. Dovrebbero tuttavia essere in vigore misure transitorie per lo scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli sulla base del sistema elettronico esistente, al fine di garantire scambi di dati senza soluzione di continuità fino all'entrata in vigore di dette norme.
- (11) Nei casi in cui la persona interessata non possa essere identificata con la certezza richiesta dalla legislazione dello Stato membro dell'infrazione sulla base delle informazioni acquisite consultando il registro di immatricolazione, gli Stati membri dovrebbero cooperare al fine di accertare l'identità della persona interessata. A tal fine dovrebbe essere introdotta una procedura di assistenza giudiziaria volta a identificare la persona interessata mediante una richiesta di conferma, sulla base di informazioni già in possesso dell'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, o mediante una richiesta di indagine mirata da parte delle pertinenti autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.

- (12) Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero utilizzare un modulo elettronico standard per la richiesta e la risposta al fine di fornire le informazioni supplementari richieste dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione necessarie per l'identificazione della persona interessata e fornire le informazioni richieste entro un termine ragionevole. Se non è possibile raccogliere o fornire le informazioni, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere informata senza indebito ritardo. Gli Stati membri dovrebbero ricorrere ai loro punti di contatto nazionali per consentire un trasferimento altamente sicuro ed efficiente sia della richiesta in uscita di assistenza giudiziaria che della risposta in entrata alla stessa.
- (13) I motivi per i quali la prestazione di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona interessata può essere rifiutata dall'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza dovrebbero essere individuati in modo specifico. In particolare, dovrebbero essere introdotte garanzie per evitare di rivelare, attraverso tali procedure, l'identità delle persone protette, quali i testimoni protetti.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a utilizzare le procedure nazionali per identificare la persona interessata che applicherebbero nel caso in cui l'infrazione in materia di sicurezza stradale fosse stata commessa da una persona residente. La certezza del diritto dovrebbe essere rafforzata per quanto riguarda l'applicabilità di misure specifiche adottate nell'ambito di tali procedure, in particolare per quanto riguarda i documenti che richiedono la conferma o la negazione dell'infrazione o che impongono agli interessati l'obbligo di cooperare all'identificazione della persona interessata. Poiché tali misure dovrebbero produrre per le persone interessate gli stessi effetti giuridici riscontrabili nei casi nazionali, anche per tali persone dovrebbero valere le stesse norme in materia di diritti fondamentali e procedurali.
- (15) Qualora la legislazione dell'Unione o il diritto nazionale degli Stati membri preveda esplicitamente l'accesso ad altre banche dati nazionali o unionali o la possibilità di scambiare informazioni provenienti da tali banche dati ai fini della direttiva (UE) 2015/413, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di scambiare informazioni utilizzando dette banche dati, nel rispetto dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti.

- (16) La persona interessata potrebbe non avere dimestichezza con l'ordinamento giuridico dello Stato membro dell'infrazione né parlare la sua lingua o le sue lingue ufficiali, ragion per cui i suoi diritti procedurali e fondamentali dovrebbero essere meglio tutelati. Al fine di conseguire tale obiettivo, è opportuno stabilire prescrizioni minime obbligatorie relative al contenuto della notifica di infrazione stradale e non utilizzare più l'attuale modello per la lettera d'informazione, contenente solo informazioni di base, di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2015/413.
- (17) Come minimo, la notifica di infrazione stradale dovrebbe contenere informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica e sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione, in particolare poiché le sanzioni per le infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 possono essere di natura non pecuniaria, come le restrizioni al diritto alla guida del trasgressore. Dovrebbe inoltre essere sostenuto il diritto al ricorso, fornendo informazioni dettagliate su dove e come esercitare i diritti di difesa o come presentare un ricorso nello Stato membro dell'infrazione. Se del caso, dovrebbe essere fornita anche una descrizione dei procedimenti in contumacia, in quanto la persona interessata potrebbe non prevedere di ritornare nello Stato membro dell'infrazione per partecipare al procedimento. Anche le opzioni di pagamento e le modalità volte ad attenuare il volume delle sanzioni dovrebbero essere rese facilmente comprensibili al fine di incentivare la cooperazione volontaria. Infine, essendo il primo documento che la persona interessata riceve, la notifica di infrazione stradale dovrebbe contenere le informazioni di cui all'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ che, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera d), dovrebbero includere informazioni sulla fonte da cui provengono i dati personali, e agli articoli 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷. Tali informazioni dovrebbero essere fornite nella notifica di infrazione stradale direttamente o mediante un riferimento al luogo in cui sono rese disponibili.

¹⁶ Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

¹⁷ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

- (18) Quando persone non residenti sono oggetto di un controllo stradale in loco e tale azione determina l'avvio di procedure di follow-up in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale, la notifica di infrazione stradale dovrebbe essere inviata al conducente non residente. Nei casi di controlli in loco in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale e qualora l'autorità competente abbia applicato in loco la sanzione connessa all'infrazione commessa obbligando il conducente a pagare l'ammenda in loco, a quest'ultimo dovrebbero essere forniti, in loco, solo alcuni elementi essenziali.
- (19) Al fine di garantire che sia effettivamente la persona interessata a ricevere la notifica di infrazione stradale e gli eventuali documenti di follow-up ed evitare il coinvolgimento erroneo di terzi non interessati, è opportuno stabilire norme in materia di consegna degli atti.
- (20) Nel caso in cui non sia possibile consegnare documenti a mezzo posta, raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzata a fare affidamento sull'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o di residenza per consegnare gli atti e le comunicazioni alla persona interessata ai sensi della rispettiva legislazione nazionale in materia di consegna degli atti. Gli Stati membri dovrebbero ricorrere ai loro punti di contatto nazionali per consentire un trasferimento sicuro ed efficiente sia della richiesta in uscita di consegna degli atti procedurali che della risposta in entrata alla stessa.
- (21) Sia la notifica di infrazione stradale sia gli eventuali documenti di follow-up dovrebbero essere inviati nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo. Nei casi in cui una notifica di infrazione stradale e altre comunicazioni di follow-up sono trasmesse in una lingua che il destinatario non comprende, la persona interessata dovrebbe essere autorizzata a chiedere di ricevere i documenti di follow-up in una lingua ufficiale dell'UE a sua scelta diversa dalla lingua del certificato di immatricolazione del veicolo.
- (23) È opportuno prevedere un riesame giuridico efficace nel caso in cui le autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione non si attengano alle norme linguistiche e alle norme in materia di consegna degli atti vigenti nelle rispettive legislazioni nazionali.
- (24 bis) Poiché la decisione quadro 2005/214/GAI non è mirata al trattamento di massa delle infrazioni in materia di sicurezza stradale che comportano sanzioni pecuniarie di modesta entità, spesso qualificate come amministrative, e al fine di garantire la parità di trattamento dei conducenti residenti e non residenti, è opportuno stabilire disposizioni specifiche nella presente direttiva per fornire assistenza giudiziaria nell'applicazione transfrontaliera delle decisioni amministrative sulle ammende in materia di circolazione stradale.

- (24 ter) Se l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione non può trasmettere un'ammenda in materia di circolazione stradale ai sensi della decisione quadro 2005/214/GAI, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità, ai sensi della presente direttiva, di applicare ammende in materia di circolazione stradale a livello transfrontaliero al fine di garantire parità di trattamento dei conducenti residenti e non residenti.
- (25) La portata delle informazioni che gli Stati membri comunicano alla Commissione dovrebbe essere estesa per includere elementi strettamente connessi all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, al fine di consentire alla Commissione di analizzare meglio la situazione attuale negli Stati membri e di proporre iniziative fondate su una solida base fattuale. Per compensare l'onere amministrativo supplementare che grava sulle autorità degli Stati membri e per allineare la presentazione delle relazioni al calendario di valutazione della Commissione, il periodo di riferimento delle relazioni dovrebbe essere prorogato. È opportuno concedere un periodo transitorio, in modo che l'attuale periodo di due anni possa terminare senza soluzione di continuità.
- (26) Poiché i dati relativi all'identificazione di un trasgressore costituiscono dati personali ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva (UE) 2016/680 e il quadro giuridico dell'Unione in materia di trattamento dei dati personali è stato modificato in modo significativo dall'adozione della direttiva (UE) 2015/413, le disposizioni sul trattamento dei dati personali dovrebbero essere allineate al nuovo quadro giuridico.
- (27) A norma dell'articolo 62, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/680, la Commissione è tenuta a riesaminare gli altri atti giuridici adottati dall'Unione che disciplinano il trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti per le finalità di cui all'articolo 1, paragrafo 1, di detta direttiva, al fine di valutare la necessità di allinearli alla medesima direttiva e formulare, ove opportuno, le proposte necessarie per modificarli in modo da garantire un approccio coerente alla protezione dei dati personali nell'ambito della direttiva in questione. A seguito di tale riesame¹⁸ la direttiva (UE) 2015/413 è stata individuata come uno degli altri atti da modificare. È pertanto opportuno chiarire che il trattamento dei dati personali dovrebbe essere conforme anche alla direttiva (UE) 2016/680, qualora rientri nel suo ambito di applicazione materiale e personale.

¹⁸ COM(2020) 262 final.

- (28) Il trattamento di dati personali a norma della direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe essere conforme al regolamento (UE) 2016/679, alla direttiva (UE) 2016/680 e al regolamento (UE) 2018/1725¹⁹ nel quadro dei rispettivi ambiti di applicazione.
- (29) La base giuridica per le attività di trattamento dei dati necessarie per stabilire l'identità della persona interessata e consegnare la notifica di infrazione stradale e i documenti di follow-up alle persone interessate è stabilita dalla direttiva (UE) 2015/413, in linea con l'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), e, se del caso, con l'articolo 10 del regolamento (UE) 2016/679 e con l'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/680. In conformità alle stesse norme, la presente direttiva stabilisce la base giuridica per l'obbligo degli Stati membri di trattare i dati personali al fine di prestarsi assistenza giudiziaria nell'identificazione delle persone interessate per quanto riguarda le infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate nella presente direttiva.
- (30) In alcuni Stati membri i dati personali dei non residenti sono conservati in una rete di server ("cloud"). Fatte salve le norme in materia di violazione dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva (UE) 2016/680, nonché in materia di violazione dei dati personali e incidenti di sicurezza di cui alla direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰, gli Stati membri dovrebbero garantire di informarsi reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza relativi a tali dati, ove pertinente ai fini della presente direttiva, in particolare se riguardano dati trattati concernenti una persona interessata o in relazione ad essa nel contesto di un'infrazione in materia di sicurezza stradale.

¹⁹ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

²⁰ Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2) (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 80).

- (31) È opportuno istituire un portale online (il "portale CBE") per fornire agli utenti della strada nell'Unione informazioni complete sulle norme in materia di sicurezza stradale in vigore negli Stati membri. Tali informazioni dovrebbero riguardare le norme applicabili, le possibilità di ricorso per la persona interessata, le ammende in materia di circolazione stradale applicate alla persona interessata che commette un'infrazione stradale, se del caso le ripercussioni non pecuniarie applicate nonché i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle ammende in materia di circolazione stradale. Le ripercussioni non pecuniarie si riferiscono ai sistemi di punti di penalità o al fatto che una specifica infrazione stradale può comportare l'interdizione alla guida mediante il ritiro temporaneo o permanente della patente di guida della persona interessata. La Commissione dovrebbe essere il titolare del trattamento del portale CBE, conformemente al regolamento 2018/1725.
- (32) La Commissione dovrebbe fornire un sostegno finanziario proporzionato alle iniziative che migliorano la cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'Unione.
- (33) Al fine di tenere conto del progresso tecnico o delle modifiche apportate ai pertinenti atti giuridici dell'Unione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di aggiornare, inserendo modifiche, l'allegato della presente direttiva. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

²¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (34) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva (UE) 2015/413, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per precisare le procedure e le specifiche tecniche, comprese le misure di cibersicurezza, per le ricerche automatizzate da effettuare per quanto riguarda le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, il contenuto del modulo elettronico standard per la richiesta e i mezzi di trasmissione delle informazioni relative alla richiesta di assistenza giudiziaria nell'identificazione della persona interessata, il contenuto dei moduli elettronici per la richiesta di assistenza giudiziaria per la consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up nonché l'utilizzo e la manutenzione del portale CBE. Le soluzioni tecniche dovrebbero essere allineate al quadro europeo di interoperabilità e alle pertinenti soluzioni per un'Europa interoperabile di cui alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce misure per un livello elevato di interoperabilità del settore pubblico nell'Unione (normativa su un'Europa interoperabile)²². È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²³.
- (35) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva (UE) 2015/413.
- (36) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare un livello elevato di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione e la parità di trattamento dei conducenti razionalizzando le procedure di assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale e rafforzando la tutela dei diritti fondamentali dei non residenti qualora le infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è avvenuta, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

²² COM(2022) 720 final.

²³ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (37) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [DD/MM/YYYY].

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva (UE) 2015/413 è così modificata:

- 0) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"La presente direttiva mira ad assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione di sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.";

- 1) l'articolo 2 è così modificato:

- a) al primo comma sono aggiunte le lettere seguenti:

- "i) mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede;
- j) sorpasso pericoloso;
- k) sosta pericolosa;
- l) attraversamento di una o più strisce longitudinali continue;

²⁴ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

- m) guida contromano;
 - n) mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza o sulla precedenza ai veicoli dei servizi di emergenza;
 - o) uso di un veicolo sovraccarico;
 - p) mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli;
 - q) incidente con omissione di soccorso;
 - r) mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario";
- b) è aggiunto il comma seguente:

"La presente direttiva lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi derivanti dalle seguenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione:

- a) la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio²⁵;
- b) la direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶;
- c) le procedure di consegna degli atti di cui all'articolo 5 della convenzione stabilita dal Consiglio conformemente all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea²⁷;

²⁵ Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).

²⁶ Direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa all'ordine europeo di indagine penale (GU L 130 dell'1.5.2014, pag. 1).

²⁷ GU C 197 del 12.7.2000, pag. 3.

d) le disposizioni relative ai diritti degli indagati e imputati di cui alle direttive 2010/64/UE²⁸, 2012/13/UE²⁹, 2013/48/UE³⁰, (UE) 2016/343³¹, (UE) 2016/800³² e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio³³.";

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) le lettere a), j) e l) sono sostituite dalle seguenti:

"a) "veicolo", qualsiasi veicolo soggetto a immatricolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro dell'infrazione, veicolo combinato o relativo rimorchio, normalmente adibito al trasporto su strada di persone o di merci;

j) "circolazione su una corsia vietata", l'uso illecito di una corsia permanente già esistente o di una corsia provvisoria, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

²⁸ Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1).

²⁹ Direttiva 2012/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, sul diritto all'informazione nei procedimenti penali (GU L 142 dell'1.6.2012, pag. 1).

³⁰ Direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa al diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato d'arresto europeo, al diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e al diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari (GU L 294 del 6.11.2013, pag. 1).

³¹ Direttiva (UE) 2016/343 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sul rafforzamento di alcuni aspetti della presunzione di innocenza e del diritto di presenziare al processo nei procedimenti penali (GU L 65 dell'11.3.2016, pag. 1).

³² Direttiva (UE) 2016/800 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulle garanzie procedurali per i minori indagati o imputati nei procedimenti penali (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 1).

³³ Direttiva (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, sull'ammissione al patrocinio a spese dello Stato per indagati e imputati nell'ambito di procedimenti penali e per le persone ricercate nell'ambito di procedimenti di esecuzione del mandato d'arresto europeo (GU L 297 del 4.11.2016, pag. 1).

- l) "punto di contatto nazionale", le autorità designate ai fini dello scambio automatizzato in entrata e in uscita di dati di immatricolazione dei veicoli conformemente all'articolo 4, delle richieste in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona interessata conformemente all'articolo 4 bis, delle richieste in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria per l'invio della notifica di infrazione stradale o i documenti di follow-up alla persona interessata conformemente all'articolo 5 bis 1 e delle richieste e risposte in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria nell'applicazione delle decisioni amministrative definitive sulle ammende in materia di circolazione stradale irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale conformemente all'articolo 8 ter.";
- c) sono aggiunte le seguenti lettere da o) a z quinquies):
- o) "mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede", il fatto di non mantenere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- p) "sorpasso pericoloso", il sorpasso di un altro veicolo o di un altro utente della strada effettuato in modo che viola le norme applicabili in materia di sorpasso, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- q) "sosta pericolosa", il fatto di lasciare il veicolo in sosta o fermare il veicolo in modo che viola le norme applicabili in materia di sosta e di fermata pericolosa, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione. Il mancato pagamento delle tariffe di parcheggio non è da ritenersi un caso di sosta pericolosa;
- r) "attraversamento di una o più strisce longitudinali continue", il cambio di corsia effettuato attraversando con il veicolo in modo illecito almeno una striscia longitudinale continua, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- s) "guida contromano", la guida di un veicolo in senso contrario al senso di marcia previsto, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

- t) "mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza o sulla precedenza ai veicoli dei servizi di emergenza", la non conformità alle norme intese a consentire ai veicoli dei servizi di emergenza, quali veicoli di polizia, veicoli di soccorso o camion antincendio, di transitare e raggiungere il luogo dell'emergenza, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- u) "uso di un veicolo sovraccarico", l'uso di un veicolo non conforme alle prescrizioni relative al peso massimo autorizzato o al peso massimo autorizzato per asse stabilite nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali di recepimento della direttiva 96/53/CE del Consiglio³⁴, o nel diritto dello Stato membro dell'infrazione, per i veicoli o le operazioni in relazione ai quali tale direttiva non prevede siffatte prescrizioni;
- v) "notifica di infrazione stradale", la prima comunicazione dell'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione alla persona interessata che contiene quanto meno le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2;
- w) "documenti di follow-up", qualsiasi decisione o qualsiasi altro documento che l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione emette dopo la notifica di infrazione stradale in relazione a tale notifica o all'infrazione [...] in materia di sicurezza stradale in questione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale competente;
- x) "persona interessata", la persona identificata come personalmente responsabile di un'infrazione [...] in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, in conformità del diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione, o il proprietario, l'intestatario, l'utente finale o il conducente del veicolo con cui è stata commessa un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, indipendentemente dal fatto che non sia stato identificato come personalmente responsabile, in conformità del diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione; [...]

³⁴ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

- y) "utente finale", qualsiasi persona fisica che non sia il proprietario o l'intestatario del veicolo con cui è stata commessa un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, ma che utilizzava in maniera legale tale veicolo, in particolare nell'ambito di un contratto di leasing o noleggio a lungo termine o come facente parte di un parco veicoli a disposizione dei dipendenti;
- z) "Stato membro di residenza", qualsiasi Stato membro che può essere ritenuto con un ragionevole grado di certezza il luogo di residenza abituale della persona interessata;
- z bis) "mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli", il mancato rispetto delle norme concernenti le restrizioni di accesso dei veicoli o l'utilizzo dell'infrastruttura facente parte del territorio di uno Stato membro, quale delimitata dall'autorità competente di tale Stato membro al fine di garantire la sicurezza stradale, la gestione del traffico o la prevenzione dell'inquinamento. I comportamenti di cui alla presente definizione non rientrano nel campo di applicazione della direttiva nei seguenti casi:
- i) le informazioni concernenti limiti di restrizioni, divieti o obblighi con validità zonale, stato di accesso e condizioni per la circolazione nelle zone con restrizioni di accesso dei veicoli, nonché i dati sulle restrizioni permanenti di accesso dei veicoli, non sono stati creati né resi accessibili attraverso il punto di accesso nazionale in conformità del regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione³⁵;
- ii) non sono rispettate le norme relative agli oneri e alle altre tariffe che devono essere pagati prima di entrare in un'area soggetta a restrizioni di accesso dei veicoli;
- z ter) "incidente con omissione di soccorso", situazione in cui il trasgressore si allontana dopo aver causato un incidente o una collisione stradale per evitare di subirne le conseguenze, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

³⁵ Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).

z quater) "mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario", il fatto di non fermarsi o agire in modo pericoloso a un passaggio a livello ferroviario, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

z quinquies) "autorità competente", l'autorità responsabile dell'immatricolazione dei veicoli o della registrazione dei conducenti, dell'avvio dei procedimenti di follow-up o delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, o dell'applicazione delle sanzioni pertinenti, conformemente alla legislazione nazionale degli Stati membri.";

3) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 3 bis

Punti di contatto nazionali

1. Ciascuno Stato membro designa uno o più punti di contatto nazionali per:

- a) lo scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli conformemente all'articolo 4;
- b) le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona interessata conformemente all'articolo 4 bis;
- c) le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria per la consegna della notifica di infrazione stradale o dei documenti di follow-up alla persona interessata conformemente all'articolo 5 bis 1; e
- d) le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza giudiziaria nell'applicazione delle decisioni amministrative definitive sulle ammende in materia di circolazione stradale irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale conformemente all'articolo 8 ter.

Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi punti di contatto nazionali cooperino tra loro al fine di garantire che tutte le informazioni necessarie siano condivise in tempo utile.";

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Procedure per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli e l'assistenza giudiziaria tra Stati membri

1. Per le indagini relative alle infrazioni [...] in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, rilevate nel territorio dello Stato membro dell'infrazione, lo Stato membro di immatricolazione concede ai punti di contatto nazionali dello Stato membro dell'infrazione l'accesso ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate su:

- a) i dati relativi ai veicoli;
- b) i dati relativi agli intestatari e, se disponibili, ai proprietari e agli utenti finali dei veicoli.

Gli elementi dei dati di cui al primo comma, lettere a) e b), che sono necessari per effettuare una ricerca, sono quelli indicati nell'allegato.

Nell'effettuare una ricerca in forma di richiesta in uscita, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione utilizza un numero completo di immatricolazione. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede inoltre affinché ogni richiesta in uscita comprenda il nome dell'autorità competente che presenta la richiesta, il nome utente della persona che tratta la richiesta e il numero di riferimento della richiesta.

1-bis. Lo Stato membro dell'infrazione utilizza i dati ottenuti nell'ambito delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, al fine di stabilire chi sia personalmente responsabile di tali infrazioni in materia di sicurezza stradale quali definite nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione.

1 bis. Al fine di stabilire, nel caso delle infrazioni stradali di cui all'articolo 2, paragrafo 1, se del caso, se una pertinente infrazione stradale è stata commessa con un veicolo, l'autorità competente può dapprima chiedere l'accesso, tramite il proprio punto di contatto nazionale, ai soli dati tecnici del veicolo di cui alla sezione 2, parte I, dell'allegato. Qualora sia accertato che è stata commessa un'infrazione, l'autorità competente può successivamente chiedere l'accesso, tramite il proprio punto di contatto nazionale, ai dati personali relativi alla persona interessata di cui alla sezione 2, parti II, III, IV e V, dell'allegato.

4. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro di immatricolazione provvede affinché almeno nei seguenti casi sia inviato un messaggio di risposta specifico, che informa che al momento dell'infrazione:

- d) il veicolo è registrato come rubato in un registro nazionale;
- e) la targa di immatricolazione del veicolo è registrata come rubata in un registro nazionale;
- f) nel registro di immatricolazione nazionale non sono presenti informazioni relative a un veicolo immatricolato;
- g) l'input di ricerca è rilevato come non corretto, in base ad alcuni requisiti nazionali di sintassi;
- h) le informazioni non possono essere comunicate nel caso in cui rivelino l'identità di una persona protetta conformemente al diritto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione.

10. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione garantisce che non siano condivisi altri dati personali oltre a quelli relativi all'infrazione commessa.

11. Lo Stato membro dell'infrazione provvede affinché solo le sue autorità competenti abbiano accesso allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli attraverso i suoi punti di contatto nazionali.

12. Ai fini dell'assistenza giudiziaria a norma degli articoli 4 bis, 5 bis 1 o 8 ter, le autorità competenti degli Stati membri provvedono affinché ogni richiesta di assistenza giudiziaria comprenda il nome dell'autorità competente che presenta la richiesta, il nome utente della persona che tratta la richiesta e il numero di riferimento della richiesta.";

5) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 4-a

Registri di immatricolazione nazionale

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli elementi dei dati elencati nella sezione 2, parti I, II e IV, dell'allegato, quando disponibili nei rispettivi registri di immatricolazione nazionali, siano aggiornati.
2. Gli Stati membri, ai fini della presente direttiva, conservano gli elementi dei dati di cui alla sezione 2, parti IV e V, dell'allegato, se disponibili, nel registro di immatricolazione nazionale per almeno 12 mesi dopo qualsiasi modifica relativa al proprietario, all'intestatario o all'utente finale del veicolo in questione.

Articolo 4-a1

Specifiche tecniche per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli e l'assistenza giudiziaria

1. Gli Stati membri utilizzano un'applicazione informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris), progettata appositamente e altamente sicura, e le versioni modificate di tale software per scambiare le informazioni o trattare l'assistenza giudiziaria, conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1.

Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati in conformità del paragrafo 1 sia sicuro, efficiente sotto il profilo dei costi, rapido e affidabile ed effettuato con mezzi interoperabili nell'ambito di una struttura decentrata.

2. La Commissione adotta, al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, atti di esecuzione per stabilire le procedure, i contenuti e le specifiche tecniche del software, comprese le misure di cibersicurezza per le richieste e le risposte in formato elettronico strutturato per:

- a) la richiesta e le informazioni fornite in risposta alla richiesta di scambio di informazioni conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a), e

- b) i mezzi di trasmissione delle informazioni per il trattamento dell'assistenza giudiziaria, conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere a), b) e c) e all'articolo 8 ter.

Le specifiche del software prevedono sia la modalità di scambio asincrono sia la modalità di scambio asincrono per gruppo, entrambe online, nonché la trasmissione degli elementi dei dati in forma cifrata.

Nel preparare gli atti di esecuzione, la Commissione tiene conto degli elementi seguenti:

- i) possibilità per le autorità competenti di individuare l'accesso diretto e indiretto quando la richiesta non proviene da un membro noto della piattaforma;
- ii) possibilità per lo Stato membro d'immatricolazione di chiedere gli estremi dell'infrazione prima della trasmissione dei dati di immatricolazione allo Stato membro dell'infrazione e di accordare la possibilità di rifiutare la trasmissione dei dati di immatricolazione se tale Stato membro non risponde alla prima richiesta di informazioni entro una settimana;
- iii) possibilità per le autorità competenti di consultare le richieste al fine di garantire che siano debitamente giustificate e conformi ai requisiti della presente direttiva;
- iv) introduzione di un registro delle consultazioni che dia luogo a segnalazioni automatiche ai membri in caso di picchi anomali di consultazioni; e
- v) definizione di procedure che consentano agli Stati membri di adottare misure adeguate in risposta a tali segnalazioni e a richieste anomale, al fine di attenuare i rischi per i dati, nonché di organizzare la cooperazione tra gli Stati membri in materia di monitoraggio, gestione e attenuazione dei rischi, in particolare per non inviare dati in risposta a richieste anomale in deroga all'articolo 4, paragrafo 1.

Gli atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.

3. Finché non saranno applicabili gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, le ricerche di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a), sono effettuate in conformità alle procedure di cui al capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI³⁶, applicate congiuntamente all'allegato della presente direttiva.

4. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo, la manutenzione e gli aggiornamenti delle applicazioni informatiche e delle relative versioni modificate.

Articolo 4 bis

Assistenza giudiziaria nell'identificazione della persona interessata

1. Gli Stati membri si prestano assistenza giudiziaria se le autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione, dopo aver esperito tutti gli altri mezzi a loro disposizione, in particolare:

- a) dopo aver effettuato una ricerca automatizzata conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, e
- b) dopo aver consultato altre banche dati esplicitamente autorizzate a norma della legislazione dell'Unione e nazionale,

non sono ancora in grado di identificare la persona interessata con il necessario grado di certezza richiesto dalla legislazione nazionale per avviare o condurre i procedimenti di follow-up di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

1 bis. Gli Stati membri applicano l'assistenza giudiziaria ai sensi del presente articolo; se tuttavia, dopo aver valutato le circostanze dei singoli casi, sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 6 della direttiva 2014/41/UE, gli Stati membri vincolati dalla direttiva 2014/41/UE possono applicare tra loro soltanto la direttiva 2014/41/UE.

³⁶ Decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12).

2. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione decide se richiedere assistenza giudiziaria per ottenere le informazioni supplementari di cui al paragrafo 3, secondo comma. La richiesta può essere introdotta solo da un'autorità competente, conformemente al diritto nazionale di tale Stato membro. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione utilizza i dati ottenuti per stabilire chi sia personalmente responsabile delle infrazioni stradali di cui all'articolo 2, paragrafo 1, commesse nel territorio dello Stato membro dell'infrazione.

3. Se l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione ha deciso di chiedere assistenza giudiziaria a norma del paragrafo 1, trasmette tramite il suo punto di contatto nazionale una richiesta in formato elettronico strutturato al punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.

All'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza può essere richiesto di:

- b) invitare il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo a fornire informazioni sull'identità e l'indirizzo della persona responsabile, conformemente alle procedure nazionali applicabili come se l'atto di indagine in questione fosse stato disposto dalle proprie autorità;
- c) stabilire l'identità e l'indirizzo della persona interessata, conformemente al diritto nazionale, anche utilizzando altre banche dati nazionali quali i registri delle patenti di guida o i registri anagrafici.

4. Se riceve una delle richieste di cui al paragrafo 3, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza raccoglie le informazioni richieste, a meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto elencati al paragrafo 7 o che sia impossibile raccogliere le informazioni richieste.

Nel raccogliere le informazioni supplementari, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione e dello Stato membro di residenza rispettano le formalità e le procedure espressamente richieste dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, nella misura in cui non siano incompatibili con la propria legislazione nazionale.

5. L'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza provvede affinché le informazioni richieste siano fornite senza indebito ritardo al ricevimento della richiesta. Le informazioni richieste sono trasmesse per via elettronica tramite i punti di contatto nazionali degli Stati membri[...].

Qualora non sia possibile raccogliere le informazioni, l'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza informa quanto prima l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione tramite il suo punto di contatto nazionale.

7. L'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza può rifiutare di fornire le informazioni supplementari richieste in conformità del paragrafo 3. Essi procedono in tal senso solo nei seguenti casi:

- a) il diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza prevede un'immunità o un privilegio che impedisce la fornitura delle informazioni;
- b) la fornitura delle informazioni richieste sarebbe contraria al principio del ne bis in idem o comprometterebbe un'indagine penale in corso;
- c) la fornitura delle informazioni richieste sarebbe in contrasto con gli interessi essenziali di sicurezza nazionale dello Stato membro destinatario della richiesta o lesiva degli stessi, metterebbe in pericolo la fonte delle informazioni o comporterebbe l'uso di informazioni classificate riguardanti attività di intelligence specifiche;
- d) sussistono motivi fondati di ritenere che la fornitura delle informazioni richieste sarebbe incompatibile con gli obblighi incombenti allo Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza in conformità all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea e alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;
- e) la fornitura delle informazioni richieste metterebbe in pericolo la sicurezza di un individuo o rivelerebbe l'identità di una persona protetta in conformità al diritto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.

Quando l'autorità competente dello Stato membro[...] d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza decide di applicare un motivo di rifiuto ne informa senza indebito ritardo lo Stato membro dell'infrazione tramite il proprio punto di contatto nazionale. L'autorità competente dello Stato membro[...] d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza può decidere di non specificare quale motivo di rifiuto applica nei casi di cui alle lettere b), c) ed e).

11. La richiesta in formato elettronico strutturato contiene le informazioni seguenti:

- b) gli elementi dei dati relativi alla persona interessata ottenuti a seguito della ricerca automatizzata effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1;
- c) se disponibile, la registrazione visiva del conducente recuperata dall'apparecchiatura di rilevamento, in particolare gli autovelox;
- d) i dati relativi all'infrazione stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1;
- e) i dati relativi al veicolo coinvolto;
- f) il motivo della richiesta di assistenza giudiziaria.

Articolo 4 ter

Misure nazionali che agevolano l'identificazione della persona responsabile

1. Gli Stati membri possono adottare qualsiasi misura in relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, nel rispetto della loro legislazione nazionale, al fine di identificare con successo la persona interessata, ad esempio misure relative all'obbligo per l'intestatario, il proprietario o l'utente finale di cooperare ai fini dell'identificazione della persona responsabile, purché siano rispettati i diritti fondamentali e procedurali previsti dal diritto dell'Unione e nazionale.

2. In conformità al paragrafo 1, le autorità competenti possono, in particolare:

- a) consegnare atti alle persone interessate in relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, compresi i documenti in cui è chiesto [...] a tali persone di confermare la propria responsabilità per le infrazioni in materia di sicurezza stradale;
- b) applicare, nella misura più ampia possibile, gli obblighi, comprese le relative sanzioni, imposti alle persone interessate che sono rilevanti ai fini dell'identificazione della persona responsabile.";

6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Notifica di infrazione stradale relativa alle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione decide se avviare o no procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate all'articolo 2, paragrafo 1.

Qualora decida di avviare siffatti procedimenti, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione informa, mediante una notifica di infrazione stradale, la persona interessata in merito all'infrazione in materia di sicurezza stradale e, se del caso, alla decisione di avviare un procedimento di follow-up.

La notifica di infrazione stradale può avere finalità diverse da quelle di cui al secondo comma, necessarie per l'applicazione di quanto previsto dalle norme, quali una richiesta di comunicazione dell'identità e dell'indirizzo della persona responsabile, un'indagine volta a stabilire se la persona interessata ammetta o neghi di aver commesso l'infrazione o una richiesta di pagamento.

2. La notifica di infrazione stradale comprende quanto meno:

- a) l'indicazione che la notifica di infrazione stradale è emessa ai fini della presente direttiva;
- b) la denominazione, l'indirizzo postale, il numero di telefono e l'indirizzo di posta elettronica dell'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione;
- c) tutte le informazioni pertinenti all'infrazione in materia di sicurezza stradale, in particolare i dati relativi al veicolo con cui è stata commessa l'infrazione, compresi il numero di immatricolazione del veicolo, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, la natura dell'infrazione, il riferimento dettagliato alle disposizioni giuridiche violate e, ove opportuno, i dati relativi al dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione;

- d) informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, sulle sanzioni applicabili e su altre conseguenze giuridiche dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, comprese le informazioni relative alle interdizioni alla guida (tra cui i punti di penalità o altre restrizioni del diritto alla guida), in conformità al diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione;
- e) informazioni dettagliate sulle modalità e i luoghi deputati all'esercizio del diritto di difesa o al ricorso avverso la decisione di perseguire l'infrazione in materia di sicurezza stradale, compresi i requisiti per l'ammissibilità di tale ricorso e il termine per la sua presentazione, nonché sulla possibilità di avviare procedimenti in contumacia e sulle relative condizioni, in conformità al diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione;
- f) ove applicabile, informazioni sulle misure adottate per identificare la persona interessata a norma dell'articolo 4 ter e sulle conseguenze della mancata cooperazione;
- g) ove applicabile, informazioni dettagliate sulla denominazione, l'indirizzo e il numero di conto bancario internazionale (IBAN) dell'autorità presso la quale può essere liquidata una sanzione pecuniaria irrogata, sul termine per il pagamento e sui metodi di pagamento alternativi, in particolare applicazioni informatiche specifiche, purché tali metodi siano accessibili sia ai residenti sia ai non residenti;
- h) informazioni sulle norme applicabili in materia di protezione dei dati, sui diritti degli interessati e sulla disponibilità di ulteriori informazioni o indicazioni sul luogo in cui tali informazioni possono essere facilmente reperite a norma dell'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le informazioni relative alla fonte da cui hanno origine i dati personali, o dell'articolo 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- i) ove applicabile, informazioni dettagliate sulla possibilità e sulle modalità di attenuazione delle sanzioni per le infrazioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, anche mediante il pagamento anticipato di una sanzione pecuniaria.

3. L'autorità competente dello Stato membro [...] dell'infrazione provvede affinché, nel caso in cui un conducente non residente sia stato controllato in loco nell'ambito di un controllo stradale e qualora l'autorità competente non abbia applicato in loco la sanzione connessa all'infrazione commessa, il conducente non residente riceva la notifica di infrazione stradale di cui al paragrafo 2. Tale notifica di infrazione stradale è inviata al conducente non residente, quale definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione, dopo la data dell'infrazione.

3 bis. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede affinché, nel caso in cui un conducente non residente sia stato controllato in loco nell'ambito di un controllo stradale e qualora l'autorità competente abbia applicato in loco la sanzione connessa all'infrazione commessa, il conducente non residente riceva quanto meno le seguenti informazioni:

- la ricevuta della transazione pecuniaria o la notifica di imposizione di una sanzione pecuniaria da pagare entro un determinato periodo di tempo;
- i dati di contatto dell'autorità competente;
- le informazioni sulle infrazioni commesse.

Tali informazioni sono fornite in una delle lingue ufficiali dello Stato membro dell'infrazione o in qualsiasi altra lingua ufficiale dell'UE che l'autorità competente ritenga appropriata.

4. Su richiesta delle persone interessate, e come stabilito dal diritto nazionale, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede affinché sia consentito l'accesso a tutte le informazioni in possesso dell'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione relative alle indagini su un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1. Lo Stato membro dell'infrazione può considerare la richiesta di tali informazioni quale mezzo d'impugnazione di cui avvalersi contro la sanzione irrogata, in tal caso informando del fatto la persona interessata in modo chiaro e conciso nella notifica di infrazione stradale.

5. Gli Stati membri provvedono affinché l'inizio dei termini entro i quali i non residenti possono esercitare il loro diritto di ricorso o richiedere un'attenuazione delle sanzioni, in conformità al paragrafo 2, lettere e) e i), corrisponda alla data di spedizione o di ricevimento per posta o con mezzi elettronici della notifica di infrazione stradale o della decisione ufficiale sulla responsabilità della persona interessata.";

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 5 bis

Consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up

1. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione invia la notifica di infrazione stradale e i documenti di follow-up alle persone interessate per posta, a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti in conformità al capo III, sezione 7, del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷.

2. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede affinché la notifica di infrazione stradale e gli eventuali documenti di follow-up siano inviati conformemente alla legislazione dello Stato membro dell'infrazione. Le notifiche di infrazione stradale indirizzate all'intestatario, al proprietario o all'utente finale di un veicolo sono emesse entro 12 mesi dalla data dell'infrazione stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

Articolo 5 bis 1

Assistenza giudiziaria per la consegna della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up

1. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può inviare la notifica di infrazione stradale o i documenti di follow-up alle persone interessate tramite le autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza nei seguenti casi:

- a) l'indirizzo della persona alla quale il documento è destinato è sconosciuto, incompleto o incerto;
- b) le norme procedurali previste dal diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione richiedono una prova della consegna dell'atto diversa dalla prova che può essere ottenuta mediante invio per posta, a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti;

³⁷ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

- c) la consegna dell'atto per posta, a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti non è stata possibile;
- d) lo Stato membro dell'infrazione ha giustificati motivi per ritenere che la consegna dell'atto per posta, a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti sia in quel caso particolare inefficace o inappropriata.

Le autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione e dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza comunicano tra loro tramite i rispettivi punti di contatto nazionali.

2. Lo Stato membro di immatricolazione o lo Stato membro di residenza provvede affinché la notifica di infrazione stradale e i documenti di follow-up da consegnare a norma del paragrafo 1 siano consegnati in conformità al rispettivo diritto nazionale o, qualora ciò sia debitamente giustificato, avvalendosi di un metodo particolare richiesto dallo Stato membro dell'infrazione, a meno che tale metodo non sia incompatibile con il rispettivo diritto nazionale.

3. Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza provvede affinché l'autorità competente fornisca una risposta in formato elettronico strutturato che includa quanto segue:

- a) se la consegna ha esito positivo, la data di consegna e i dati relativi alla persona che ha ricevuto l'atto,
- b) se la consegna non ha esito positivo, l'indicazione del motivo della mancata consegna della notifica di infrazione stradale o del documento di follow-up.

La risposta indicante una consegna con esito positivo è considerata una prova della consegna dell'atto.

Articolo 5 bis 2

Traduzione della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up essenziali

1. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, se decide di avviare procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni stradali di cui all'articolo 2, paragrafo 1, emette la notifica di infrazione stradale e qualsiasi documento di follow-up essenziale nella lingua del certificato di immatricolazione del veicolo.

Ai fini del presente articolo, i documenti di follow-up sono considerati essenziali se sono necessari a consentire alla persona interessata di comprendere ciò di cui è accusata e di poter esercitare pienamente il suo diritto di difesa. Tra detti elementi rientrano, in particolare, i fatti alla base della decisione notificata, l'infrazione commessa, la sanzione inflitta, i mezzi d'impugnazione esperibili contro detta decisione, il termine previsto a tale scopo e l'identificazione dell'organo dinanzi al quale presentare il ricorso.

1 bis. In ogni caso specifico le autorità competenti decidono se sono essenziali altri documenti di follow-up.

1 ter. In ogni caso specifico le autorità competenti decidono se sono essenziali altri documenti.

1 quater. Non è necessario tradurre i passaggi di documenti essenziali che non sono pertinenti per consentire alle persone interessate di conoscere le accuse a loro carico, conformemente al paragrafo 1, secondo comma.

2. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione consente alla persona interessata di chiedere di ricevere i documenti di follow-up in una lingua ufficiale dell'UE diversa da quella del documento di immatricolazione del veicolo.

3. Gli Stati membri provvedono affinché la qualità della traduzione della notifica di infrazione stradale e dei documenti di follow-up sia quanto meno conforme alla norma di cui all'articolo 3, paragrafo 9, della direttiva 2010/64/UE.

4. Lo Stato membro dell'infrazione provvede affinché la notifica di infrazione stradale e i documenti di follow-up consegnati alle persone interessate siano riesaminati in modo efficace e rapido da un'autorità competente con il potere di adottare decisioni giuridicamente vincolanti, su richiesta della persona interessata, qualora tali documenti non siano conformi al presente articolo, all'articolo 5 bis e all'articolo 5 bis 1.";

8) gli articoli 6, 7 e 8 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 6

Relazioni e monitoraggio

2. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro *[quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]*, e successivamente ogni quattro anni. La relazione contiene i dati e le statistiche corrispondenti a ciascun anno civile del periodo di riferimento.

3. La relazione indica il numero di ricerche automatizzate effettuate dallo Stato membro dell'infrazione in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, e destinate al punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione a seguito delle infrazioni[...] in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, commesse sul suo territorio, unitamente al tipo di infrazioni per cui sono state inviate le richieste e al numero strutturato di richieste non andate a buon fine, suddivise in base al tipo di esito negativo. Tali informazioni possono essere basate sui dati forniti tramite Eucaris.

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

- a) il numero totale di infrazioni[...] in materia di sicurezza[...] stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, registrate, che sono state rilevate automaticamente o senza che fosse identificata in loco la persona interessata;
- b) il numero di infrazioni[...] in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, registrate, che sono state commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è avvenuta l'infrazione e rilevate automaticamente o senza che fosse identificata in loco la persona interessata;
- c) il numero di apparecchiature di rilevamento automatico fisse o mobili, compresi gli autovelox;

- d) il numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente dai non residenti;
- e) il numero di richieste e risposte di assistenza giudiziaria trasmesse per via elettronica in conformità dell'articolo 4 bis, paragrafo 3, e il numero di tali richieste nelle quali le informazioni non sono state fornite;
- f) il numero di richieste e risposte di assistenza giudiziaria trasmesse per via elettronica in conformità dell'articolo 4 bis e dell'articolo 5 bis 1, paragrafo 1, e il numero di tali richieste per le quali non è stato possibile consegnare gli atti.

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

Articolo 7

Obblighi supplementari

La presente direttiva si applica fermo restando il diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e in materia di cibersicurezza, in particolare le disposizioni del regolamento (UE) 2016/679, della direttiva (UE) 2016/680 e della direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁸. Gli Stati membri provvedono affinché tutti i dati personali trattati conformemente alla presente direttiva siano utilizzati unicamente per l'obiettivo di cui all'articolo 1 della presente direttiva.

Oltre a ciò, anche le entità giuridiche in qualità di intestatari, proprietari o utenti finali di veicoli soggetti allo scambio di dati di cui alla presente direttiva hanno il diritto di ottenere informazioni sul trattamento dei loro dati.

Gli Stati membri si informano reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza, notificati a norma dell'articolo 23 della direttiva (UE) 2022/2555, qualora gli incidenti si riferiscano a dati conservati in cloud virtuali o fisici o in servizi di cloud hosting.

³⁸ Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2) (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 80).

Articolo 8

Portale informativo sulle infrazioni[...] in materia di sicurezza stradale ("portale CBE")

1. La Commissione predispone e gestisce un portale CBE online disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione e dedicato alla condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri nel settore disciplinato dalla presente direttiva. Tali informazioni comprendono le procedure di ricorso, le ammende in materia di circolazione stradale applicate alla persona interessata che commette un'infrazione stradale, se del caso le ripercussioni non pecuniarie applicate e i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle ammende in materia di circolazione stradale.

4. Il portale CBE è compatibile con l'interfaccia istituita a norma del regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁹ e con altri portali o piattaforme aventi finalità analoghe, come il portale europeo della giustizia elettronica.

5. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate alla Commissione, ai fini del presente articolo.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione volti a definire le specifiche tecniche necessarie ai fini dell'utilizzo e della manutenzione del portale CBE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.";

9) sono inseriti gli articoli seguenti:

³⁹ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1).

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

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

Articolo 8 ter

Assistenza giudiziaria nelle attività di applicazione della legge

1. Gli Stati membri si prestano assistenza reciproca nell'applicazione in caso di mancato pagamento di un'ammenda in materia di circolazione stradale irrogata per infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.
2. Dopo la consegna della notifica di infrazione stradale alla persona interessata e in caso di mancato pagamento di un'ammenda in materia di circolazione stradale irrogata dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, quest'ultima può chiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza assistenza nell'applicazione delle decisioni amministrative sulle ammende in materia di circolazione stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.
3. La richiesta di assistenza soddisfa i seguenti criteri:
 - a) la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale è di natura amministrativa, definitiva e applicabile secondo le disposizioni legislative e regolamentari applicabili nello Stato membro richiedente;
 - b) lo Stato membro dell'infrazione è in possesso di una prova della consegna della richiesta di pagamento dell'ammenda stradale alla persona interessata;

- c) la persona interessata è stata informata e ha avuto la possibilità di esperire i mezzi d'impugnazione contro la decisione amministrativa che irroga un'ammenda in materia di circolazione stradale conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili dello Stato membro dell'infrazione e
- d) l'ammenda in materia di circolazione stradale è superiore a 70 EUR.

4. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione trasmette, in forma elettronica, la richiesta relativa all'assistenza reciproca di cui al paragrafo 1 allo Stato membro di immatricolazione o allo Stato membro di residenza.

5. Se la persona interessata è in grado di dimostrare l'avvenuto pagamento[...] dell'ammenda in materia di circolazione stradale, l'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza ne informa tempestivamente l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione.

6. Le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza riconoscono la decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale trasmessa a norma del presente articolo senza che siano richieste ulteriori formalità e adottano immediatamente tutte le misure necessarie per la sua applicazione, a meno che l'autorità competente non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto del riconoscimento o dell'applicazione di cui al paragrafo 8.

7. L'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale è disciplinata dalle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nello Stato membro di immatricolazione o nello Stato membro di residenza.

8. L'autorità competente dello Stato membro destinatario della richiesta può rifiutarsi di riconoscere e applicare la decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale, qualora sia accertato quanto segue:

- a) l'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale è contraria al principio del "ne bis in idem";
- b) il diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza prevede un'immunità che rende impossibile l'applicazione della decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale;

- c) la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale non è più applicabile ai sensi del diritto dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza a causa del decorso del tempo;
- d) la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale non è definitiva;
- e) la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale o quanto meno il suo contenuto essenziale non è tradotto nella lingua ufficiale dell'UE dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza;
- f) la richiesta è incompleta e non può essere completata dalle autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione o
- g) sussiste una violazione dei diritti fondamentali o dei principi giuridici fondamentali sanciti nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea⁴⁰.

Se la richiesta è respinta, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza ne informa l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, indicando i motivi del rifiuto.

9. La somma di denaro ottenuta dall'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale spetta allo Stato membro di immatricolazione o allo Stato membro di residenza, salvo diverso accordo tra lo Stato membro dell'infrazione e lo Stato membro di immatricolazione o lo Stato membro di residenza. Il denaro è dovuto nella valuta dello Stato membro di immatricolazione o dello Stato membro di residenza, a seconda di quale sia il destinatario della richiesta.

10. I paragrafi da 1 a 9 non ostano all'applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI, di accordi o intese bilaterali o multilaterali tra Stati membri nella misura in cui tali accordi o intese contribuiscano a semplificare o agevolare ulteriormente le procedure di applicazione delle sanzioni pecuniarie nell'ambito di applicazione della presente direttiva.";

⁴⁰ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

10) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 per modificare l'allegato al fine di aggiornarlo alla luce del progresso tecnico o allorché ciò sia previsto da atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato.";

11) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 10 bis

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴¹.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.";

12) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Relazione della Commissione

La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri entro 18 mesi dal ricevimento delle relazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, da parte di tutti gli Stati membri.";

⁴¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- 13) il testo dell'allegato I è sostituito dal testo figurante nell'allegato della presente direttiva;
- 14) l'allegato II è soppresso.

Articolo 1 bis

Relazioni transitorie

Entro il 6 maggio 2026 gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione completa conformemente al secondo e al terzo comma del presente articolo.

Nella relazione completa è indicato il numero di ricerche automatizzate effettuate dallo Stato membro dell'infrazione e destinate al punto di contatto nazionale dello Stato membro di immatricolazione a seguito delle infrazioni commesse nel suo territorio, unitamente al tipo di infrazioni per cui sono state inviate le richieste e al numero di richieste che hanno avuto esito negativo.

Nella relazione completa figura altresì una descrizione della situazione a livello nazionale per quanto riguarda il seguito dato alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, in base alla percentuale di tali infrazioni cui hanno fatto seguito notifiche di infrazione stradale.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [*inserire: tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente / La presidente

Per il Consiglio

Il presidente

"Allegato

Elementi dei dati necessari a effettuare la ricerca di cui all'articolo 4, paragrafo 1

1. Elementi dei dati della ricerca iniziale (richiesta in uscita)

Elemento	O/F (1)	Note
Stato membro d'immatricolazione	O	Segno distintivo(2) dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Numero di immatricolazione	O	Numero completo di immatricolazione del veicolo oggetto della rilevazione
Dati relativi all'infrazione	O	
Stato membro dell'infrazione	O	Segno distintivo(2) dello Stato membro dell'infrazione
Data di riferimento dell'infrazione	O	
Ora di riferimento dell'infrazione	O	
Scopo della ricerca	O	<p>Codice del tipo di infrazione in materia di [...] circolazione stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1</p> <p>1. = Eccesso di velocità</p> <p>2. = Guida in stato di ebbrezza</p> <p>3. = Mancato uso della cintura di sicurezza</p> <p>4. = Mancato arresto davanti a un semaforo rosso</p> <p>5. = Circolazione su una corsia vietata</p> <p>10. = Guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti</p> <p>11. = Mancato uso del casco protettivo</p> <p>12. = Uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida</p> <p>[...] = Mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede</p> <p>[...] = Sorpasso pericoloso</p> <p>[...] = Sosta pericolosa</p> <p>[...] = Attraversamento di una o più strisce longitudinali continue</p> <p>[...] = Guida contromano</p> <p>[...] = Mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza</p> <p>[...] = Uso di un veicolo sovraccarico</p>

		[...] = Mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli [...] = Incidente con omissione di soccorso [...] = Mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario
--	--	---

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

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

2. Elementi dei dati forniti in seguito alla ricerca iniziale effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1

Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	O/F (¹)	Note (²)
Numero di immatricolazione	O	(Codice A) Numero completo di immatricolazione del veicolo oggetto della richiesta
Numero di telaio/VIN	O	(Codice E) Numero completo di telaio/VIN del veicolo oggetto della richiesta
Stato membro d'immatricolazione	O	Segno distintivo(³) dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo oggetto della richiesta
Marca	O	(Codice D.1) Marca del veicolo oggetto della richiesta, ad es. Ford, Opel, Renault
Denominazione/i commerciale/i del veicolo	O	(Codice D.3) Denominazione commerciale del veicolo oggetto della richiesta, ad es. Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	O	(Codice J), ad es. N1, M2, N2, L, T
Data di immatricolazione	O	(Codice I) Data dell'ultima immatricolazione del veicolo oggetto della richiesta
Lingua	O	Lingua del documento di immatricolazione del veicolo
Indagini precedenti	F	Le date delle indagini svolte in precedenza sul veicolo oggetto della richiesta
Data della prima immatricolazione del veicolo	O	(Codice B)
Massa massima a carico tecnicamente ammissibile, ad eccezione dei motocicli	O	(Codice F.1)
Massa massima a carico ammissibile del veicolo in servizio nello Stato membro di immatricolazione	O	(Codice F.2)
Massa massima a carico ammissibile dell'insieme in	O	(Codice F.3)

servizio nello Stato membro di immatricolazione		
Massa del veicolo in servizio carrozzato e munito del dispositivo di attacco per i veicoli trattori di categoria diversa dalla categoria M1	O	(Codice G)
(L) numero di assi	O	(Codice L)
(M) interasse (mm)	O	(Codice M)
(N) per i veicoli con massa totale superiore a 3 500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: (N.1) asse 1 (kg) (N.2) asse 2 (kg), se del caso (N.3) asse 3 (kg), se del caso (N.4) asse 4 (kg), se del caso (N.5) asse 5 (kg), se del caso	O	(Codice N) (Codice N.1) (Codice N.2) (Codice N.3) (Codice N.4) (Codice N.5)
(O) massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile: (O.1) rimorchio frenato (kg) (O.2) rimorchio non frenato (kg)	O	(Codice O) (Codice O.1) (Codice O.2)
(P) motore: (P.3) tipo di combustibile o di alimentazione	O	(Codice P) (Codice P.3)
Classe EURO	O	(Codice V.9)

(⁴) O = Comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati, F = Comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.

(⁵) I codici sono armonizzati in conformità agli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

(⁶) Segno distintivo in conformità all'articolo 37 della convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, conclusa sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.

Parte II. Dati relativi agli intestatari o ai proprietari dei veicoli

Elemento	O/F (⁷)	Note (⁸)
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(Codice C.1) I dati si riferiscono all'intestatario del certificato di immatricolazione interessato.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari del certificato di immatricolazione	O	(Codice C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc.; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	(Codice C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	(Codice C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico della persona o della società
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(Codice C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo.
Cognome (ragione sociale) dei proprietari	O	(Codice C.2.1)
Nome	O	(Codice C.2.2)
Indirizzo	O	(Codice C.2.3)
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di	O	Identificativo unico della persona o della società

identificazione		
-----------------	--	--

(e) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati se disponibile nel registro nazionale dello Stato membro. F = comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.

(8) I codici sono armonizzati in conformità agli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Parte III. Dati relativi agli utenti finali dei veicoli

Elemento	O/F (e)	Note
Dati relativi agli utenti finali del veicolo		I dati si riferiscono all'utente finale del veicolo.
Nome degli utenti finali in base al certificato di immatricolazione	O	Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc.; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona

(e) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati se disponibile nel registro nazionale dello Stato membro. F = comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.

Parte IV. Dati relativi agli intestatari e ai proprietari precedenti dei veicoli, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3

Elemento	O/F ⁽¹⁰⁾	Note ⁽¹¹⁾
Dati relativi agli intestatari precedenti del veicolo		(Codice C.1) I dati si riferiscono all'intestatario del certificato di immatricolazione interessato.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari precedenti del certificato di immatricolazione	O	(Codice C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc.; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	(Codice C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	(Codice C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico della persona o della società.
Dati relativi ai proprietari precedenti del veicolo		(Codice C.2) I dati si riferiscono al proprietario precedente del veicolo.
Cognome (ragione sociale) dei proprietari precedenti	O	(Codice C.2.1)
Nome	O	(Codice C.2.2)
Indirizzo	O	(Codice C.2.3)
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico della persona o della società.

(¹⁰) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati se disponibile nel registro nazionale dello Stato membro, F = comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.

(¹⁰) I codici sono armonizzati in conformità agli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Parte V. Dati relativi agli utenti finali precedenti dei veicoli, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3

Elemento	O/F (¹⁰)	Note
Dati relativi agli utenti finali precedenti del veicolo		I dati si riferiscono all'utente finale precedente del veicolo.
Nome degli utenti finali precedenti in base al certificato di immatricolazione	O	Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc.; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali; il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona.

(¹⁰) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento dei dati se disponibile nel registro nazionale dello Stato membro, F = comunicazione facoltativa dell'elemento dei dati.