



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° marzo 2023
(OR. en)

6792/23

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

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	1° marzo 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 126 final
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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 126 final.

All.: COM(2023) 126 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente relazione accompagna la proposta di direttiva che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale¹ (di seguito "direttiva CBE").

La sicurezza stradale nell'UE è migliorata in misura alquanto significativa negli ultimi 20 anni. Il numero di vittime della strada è diminuito del 61,5 %, passando da circa 51 400 nel 2001 a circa 19 800 nel 2021. Tuttavia il miglioramento della sicurezza stradale non è stato tale da essere all'altezza dell'ambizione politica dell'UE di ridurre il numero di vittime della strada del 50 % tra il 2001 e il 2010 e di un ulteriore 50 % tra il 2011 e il 2020 (ossia del 75 % tra il 2001 e il 2020), quale esposta in una serie di documenti pubblicati dalla Commissione negli ultimi due decenni, come il *Libro bianco: La politica europea dei trasporti fino al 2010*² o la comunicazione della Commissione dal titolo *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*³. Il numero segnalato di circa 18 800 vittime della strada nel 2020 era ancora ben al di sopra del valore-obiettivo, nonostante una notevole riduzione annua di oltre il 17 % rispetto al corrispondente numero di vittime della strada nel 2019, dato che è stato tuttavia fortemente influenzato da un calo senza precedenti dei volumi di traffico stradale a seguito della pandemia di COVID-19⁴.

Negli anni precedenti il 2020 il numero di vittime della strada non ha registrato pressoché alcuna diminuzione. Tale rallentamento, già evidente intorno al 2014, ha spinto i ministri dei Trasporti dell'UE a rilasciare una dichiarazione ministeriale sulla sicurezza stradale in occasione della riunione informale del Consiglio "Trasporti" tenutasi a La Valletta nel marzo 2017⁵. In tale dichiarazione gli Stati membri hanno invitato la Commissione a valutare il rafforzamento del quadro giuridico dell'Unione in materia di sicurezza stradale per invertire tale tendenza alla stagnazione.

Nel giugno 2019 la Commissione ha pubblicato il *Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 — Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"*⁶. La Commissione ha proposto nuovi obiettivi intermedi per ridurre del 50 % il numero di vittime e feriti gravi sulle strade tra il 2020 e il 2030, come raccomandato nella dichiarazione di La Valletta. La Commissione ha basato tale quadro politico sul cosiddetto approccio del "sistema sicuro", secondo il quale è ampiamente possibile prevenire il verificarsi di vittime e feriti gravi a seguito di incidenti stradali, fermo restando che gli incidenti continueranno ad avere luogo. L'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni in materia di sicurezza stradale è uno dei pilastri principali del sistema, in quanto riduce l'impunità dei conducenti

¹ GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9.

² COM(2001) 370 def.

³ COM(2010) 389 def.

⁴ Durante il primo periodo di confinamento nell'aprile 2020 il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (European Transport Safety Council, ETSC) ha segnalato una riduzione compresa tra il 70 % e l'85 % dei volumi di traffico nelle principali città europee (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Cfr.: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; nel giugno 2017 il Consiglio ha adottato conclusioni sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta (cfr. documento 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

stranieri. La *strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*⁷ del 2020 ha definito la tappa fondamentale di riduzione del tasso di mortalità di tutti i modi di trasporto nell'UE rendendolo prossimo allo zero entro il 2050 e ha annunciato la revisione della direttiva CBE nell'ambito dell'iniziativa faro 10 *"Rafforzare la sicurezza dei trasporti"*. Questa iniziativa è stata successivamente inserita nell'allegato II del programma di lavoro della Commissione per il 2022 (iniziative REFIT), sotto il titolo *"Un nuovo slancio per la democrazia europea"*⁸.

È importante sottolineare che nell'ottobre 2021 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sul quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030⁹. Pur riconoscendo i progressi compiuti, il Parlamento ha invitato la Commissione a rivedere la direttiva CBE, in quanto il quadro esistente non garantisce *"adeguatamente le indagini [sulle infrazioni] (...) finalizzate all'applicazione delle sanzioni"*.

L'iniziativa si basa sull'attuale direttiva CBE che 1) ha introdotto lo scambio elettronico dei dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri attraverso punti di contatto nazionali designati, il che contribuisce a identificare il proprietario/l'intestatario del veicolo immatricolato all'estero con il quale è stata commessa l'infrazione; 2) ha specificato che il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris) rappresenta la piattaforma informatica prescelta per lo scambio elettronico dei dati di immatricolazione dei veicoli; 3) è stata prevalentemente applicata nella pratica a casi transfrontalieri in cui le infrazioni sono rilevate a distanza con dispositivi di rilevamento automatico o manuale, per lo più telecamere (ossia senza fermare il veicolo e/o identificare il conducente in loco); 4) disciplinava otto infrazioni in materia di sicurezza stradale: eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, mancato arresto davanti a un semaforo rosso, guida in stato di ebbrezza, guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, mancato uso del casco protettivo, circolazione su una corsia vietata, uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida; 5) ha definito le modalità di comunicazione dell'infrazione alla persona interessata, compreso il regime linguistico, fornendo anche un modello (non obbligatorio) di lettera d'informazione da inviare; 6) ha sensibilizzato i cittadini imponendo agli Stati membri di informare la Commissione in merito alle normative in materia di sicurezza stradale in vigore e di metterle a disposizione su un sito web in tutte le lingue ufficiali¹⁰.

Nella valutazione d'impatto¹¹ che accompagna la prima proposta di direttiva CBE del 2008 si stimava che la presenza di conducenti non residenti nel traffico stradale si attestava intorno al 5 % nell'UE (in termini di veicoli-km), ma che questi commettevano il 15 % circa delle infrazioni per eccesso di velocità. Di conseguenza è più probabile che commettano infrazioni per eccesso di velocità rispetto ai conducenti residenti. Una delle ragioni individuate risiedeva nella percezione da parte dei non residenti di avere meno probabilità di essere sanzionati durante la guida in uno Stato membro in cui non risiedevano e di andare incontro ad azioni giudiziarie in caso di mancato pagamento di ammende irrogate da autorità straniere. Sebbene l'attuale direttiva CBE abbia contribuito a eliminare l'*anonimato* dei trasgressori stranieri aumentando in misura considerevole il numero di casi transfrontalieri oggetto di indagini, essa ha altresì evidenziato dei limiti in quanto il suo effetto deterrente non è stato sufficiente a eliminare l'*impunità* dei trasgressori.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Iniziativa n. 26 di cui all'allegato II del documento COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_IT.html.

¹⁰ Il sito web della Commissione "Going abroad": https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_it.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

L'iniziativa mira a migliorare ulteriormente la sicurezza stradale estendendo l'ambito di applicazione della direttiva CBE ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale e razionalizzando (ossia semplificando, digitalizzando e perfezionando) le indagini sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse all'estero, agevolando in tal modo l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni. Essa mira inoltre a migliorare la tutela dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti. Gli obiettivi da perseguire per sfruttare appieno il potenziale della direttiva sono i seguenti:

1. umentare il rispetto di ulteriori norme in materia di sicurezza stradale da parte dei conducenti non residenti: i comportamenti pericolosi sono la causa di un elevato numero di vittime e feriti gravi sulle strade. È fondamentale prevenire tali comportamenti pericolosi estendendo l'ambito di applicazione della direttiva CBE ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale, riducendo in tal modo l'impunità. L'impossibilità per gli Stati membri di sanzionare efficacemente i trasgressori di altri Stati membri al fine di garantire la parità di trattamento tra conducenti residenti e non residenti compromette gravemente la credibilità degli sforzi di applicazione;
2. razionalizzare le procedure di assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale: dalla valutazione della direttiva CBE del 2016¹² sono emersi i seguenti motivi principali che impediscono l'applicazione della giustizia nei confronti dei trasgressori non residenti: 1) circa la metà delle infrazioni stradali rilevate commesse da non residenti non è stata oggetto di indagini; 2) circa la metà delle sanzioni pecuniarie per le infrazioni stradali oggetto di indagini non è stata applicata; 3) per quasi tutte le infrazioni per cui i trasgressori si sono rifiutati di pagare, le sanzioni pecuniarie non sono state riscosse — le sanzioni effettivamente riscosse erano essenzialmente frutto di pagamenti volontari. Tra le principali ragioni delle lacune individuate figurano la mancanza di cooperazione e assistenza giudiziaria tra gli Stati membri (in quanto complesse e dispendiose in termini di tempo) nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, e le carenze nell'applicazione delle sanzioni dopo lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, in particolare laddove si applicano regimi di responsabilità giuridica diversi;
3. rafforzare la tutela dei diritti fondamentali dei trasgressori non residenti, compreso l'allineamento alle nuove norme dell'UE in materia di protezione dei dati personali: la Commissione ha ricevuto una serie di denunce dei cittadini in merito al (mancato) rispetto dei diritti fondamentali, soprattutto per quanto riguarda i ricorsi contro presunte infrazioni stradali commesse all'estero (in particolare riguardanti informazioni mancanti o poco chiare sulle procedure di ricorso), la mancanza di prove, la diversità dei termini applicati a residenti e non residenti per la trasmissione di notifiche della sanzione/lettere d'informazione, la consegna inadeguata degli atti, anche a causa di traduzioni mancanti e di problemi di accesso a informazioni specifiche relative alle infrazioni commesse e alle modalità di liquidazione delle sanzioni pecuniarie. Infine la proposta garantisce l'allineamento alla nuova normativa dell'UE in materia di protezione dei dati personali¹³, che è stata adottata nel frattempo.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Regolamento (UE) 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1) e direttiva (UE) 2016/680 relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di

Informazioni più dettagliate sul modo in cui l'iniziativa affronta gli obiettivi sopra indicati e i problemi ad essi correlati sono presentate nel capitolo 3 della presente relazione.

Per garantire un approccio coerente nell'applicazione transfrontaliera della normativa stradale, è stato realizzato un pacchetto negoziale che comprende tre iniziative: oltre alla presente proposta di direttiva che modifica la direttiva CBE, contiene anche una proposta di direttiva sulla patente di guida (che sostituisce la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida¹⁴ ("direttiva sulla patente di guida")) e una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'esecuzione di talune decisioni di ritiro della patente di guida con effetto a livello dell'Unione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta di revisione della direttiva CBE è coerente con altre normative dell'UE in materia di sicurezza stradale. Essa 1) fa riferimento alla direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli¹⁵ per quanto riguarda la classificazione degli elementi dei dati di immatricolazione dei veicoli; 2) estende l'ambito di applicazione della direttiva CBE all'infrazione relativa all'uso di un veicolo sovraccarico, ed è quindi strettamente collegata con l'applicazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio relativa alle dimensioni massime e ai pesi massimi autorizzati di taluni veicoli¹⁶; 3) integra la direttiva sulla patente di guida consentendo l'uso di dati personali provenienti dai registri delle patenti di guida per le indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, informando i trasgressori in merito alle sanzioni applicate che incidono sulla loro abilitazione alla guida e identificando la persona responsabile delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Esiste già una serie piuttosto ampia di strumenti giuridici e iniziative in corso a livello dell'Unione, in particolare nel settore della cooperazione giudiziaria e di polizia, di cui occorre tenere conto in relazione alla presente iniziativa, quali i procedimenti di indagine transfrontalieri esistenti nel quadro della convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea¹⁷, l'ordine europeo di indagine¹⁸ e le decisioni Prüm attualmente in fase di revisione¹⁹. La presente proposta prevede tuttavia specifiche procedure semplificate e digitalizzate volte a identificare la persona responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale e procedure per la consegna degli atti, che derogano agli atti giuridici summenzionati al fine di agevolare il rilevamento automatico di milioni di infrazioni in materia di sicurezza stradale spesso qualificate come amministrative. Come avviene nell'attuale versione della direttiva CBE, la proposta conserva forti legami con

prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

¹⁴ GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18.

¹⁵ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

¹⁶ Direttiva 96/53/CE del Consiglio 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).

¹⁷ Atto del Consiglio, del 29 maggio 2000, che stabilisce, conformemente all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea (GU C 197 del 12.7.2000, pag. 1).

¹⁸ 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).

¹⁹ COM(2021) 784 def.

la decisione quadro 2005/214/GAI²⁰, in particolare in caso di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria. Essa promuove un'efficace applicazione della decisione quadro migliorando l'identificazione delle persone responsabili delle infrazioni in materia di sicurezza stradale e la tutela dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti.

La presente proposta fa inoltre riferimento 1) al regolamento (UE) n. 910/2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche²¹, al fine di garantire gli effetti giuridici e l'ammissibilità della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up inviati e ricevuti utilizzando un servizio elettronico di recapito certificato; 2) alla direttiva 2010/64/UE sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali²² per assicurare una qualità standard della traduzione della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up e per assicurare che l'attuazione della direttiva CBE riveduta non pregiudichi i procedimenti penali che richiedono garanzie specifiche per le persone interessate e le garanzie procedurali per indagati e imputati; 3) alla direttiva (UE) 2022/2555 relativa a misure per un livello comune elevato di cibersecurity nell'Unione²³ al fine di garantire lo scambio di informazioni sugli incidenti di cibersecurity segnalati quando i dati personali elaborati sono conservati utilizzando cloud o servizi di cloud hosting; 4) al regolamento (UE) 2018/1724 relativo a uno sportello digitale unico²⁴ per garantire la compatibilità del portale digitale dedicato di cui al capitolo 4 della presente relazione e del portale "La tua Europa" della Commissione; 5) alle direttive 2012/13/UE²⁵, 2013/48/UE²⁶, (UE) 2016/343²⁷, (UE) 2016/800²⁸, (UE) 2016/1919²⁹ del Parlamento europeo e del Consiglio e al regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla tutela delle persone fisiche in

²⁰ 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).

²¹ 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).

²² 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).

²³ Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersecurity nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 80).

²⁴ 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).

²⁵ 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).

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni dell'Unione³⁰ per assicurare che l'attuazione della direttiva CBE riveduta non pregiudichi i procedimenti penali che richiedono garanzie specifiche per le persone interessate e le garanzie procedurali per indagati e imputati.

Come indicato negli obiettivi della presente iniziativa, il diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali è stato oggetto di riforme. In particolare, è stata adottata la direttiva (UE) 2016/680 (direttiva sulla protezione dei dati nelle attività di polizia e giudiziarie, LED) che è entrata in vigore nel maggio 2016. L'articolo 62, paragrafo 6, della LED prevedeva che, entro il 6 maggio 2019, la Commissione riesaminasse gli altri atti giuridici dell'UE che disciplinano il trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di contrasto, allo scopo di valutare la necessità di allinearli alla stessa direttiva e formulare, ove opportuno, proposte per modificarli in modo da garantire la coerenza nella protezione dei dati personali nell'ambito della direttiva. Nel 2020 la Commissione ha pubblicato i risultati del suo riesame in una comunicazione³¹ in cui si specificano dieci atti giuridici, compresa la direttiva CBE, che dovrebbero essere allineati alla LED e una tabella di marcia per conseguire tale obiettivo. La presente iniziativa garantisce pertanto l'allineamento alla LED, in particolare chiarendo che essa si applica al trattamento dei dati personali nel contesto della direttiva CBE.

Inoltre, per garantire la compatibilità dei sistemi da applicare, la digitalizzazione dei procedimenti di indagine transfrontalieri esistenti e le soluzioni informatiche previste nella proposta di regolamento sulla digitalizzazione della cooperazione giudiziaria e dell'accesso alla giustizia in materia civile, commerciale e penale a livello transfrontaliero³², che mira ad agevolare lo svolgimento dei procedimenti e a ridurre le difficoltà pratiche relative all'accesso effettivo e trasparente delle persone fisiche e giuridiche alla giustizia, devono essere prese in considerazione nella digitalizzazione delle procedure di follow-up di cui alla presente proposta mediante atti di esecuzione. Le soluzioni digitali da definire mediante gli atti di esecuzione nell'ambito della presente proposta dovrebbero inoltre essere allineate alle prescrizioni in materia di interoperabilità transfrontaliera per i servizi pubblici digitali stabiliti nella proposta di normativa su un'Europa interoperabile³³ che rafforza l'interoperabilità transfrontaliera nel settore pubblico.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La direttiva CBE è stata inizialmente adottata sulla base giuridica dell'articolo 87, paragrafo 2, TFUE³⁴, ossia la base giuridica relativa alla cooperazione di polizia che consentiva al Regno Unito, alla Danimarca e all'Irlanda di non applicare la direttiva. La sentenza della Corte di giustizia, del 6 maggio 2014, nella causa C-43/12³⁵ ha annullato tale direttiva, ritenendo che non potesse essere adottata sulla base giuridica della cooperazione di polizia e che la direttiva

³⁰ 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).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 288 del 5.11.2011, pag. 1).

³⁵ Causa C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

avrebbe dovuto piuttosto essere adottata sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE, che costituisce una base giuridica per i trasporti, come inizialmente proposto dalla Commissione. La nuova e attuale direttiva è stata adottata l'11 marzo 2015 con la base giuridica modificata senza che venisse alterata la sostanza della direttiva annullata e si applica a tutti gli Stati membri.

La presente proposta conserva l'obiettivo primario della direttiva CBE di migliorare la sicurezza stradale. Il contenuto della proposta non contraddice l'obiettivo di cui sopra o non va oltre l'agevolazione dello scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è avvenuta l'infrazione. La base giuridica della proposta rimane pertanto l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE, ai sensi del quale "(...) *il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria (...), stabiliscono: (...) c) le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti*".

- **Sussidiarietà**

Porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e garantire la parità di trattamento di tutti gli utenti della strada in tutta l'Unione non può essere altrettanto efficace se si utilizza un approccio eterogeneo nei vari silo nazionali o regionali (accordi multilaterali o bilaterali). Nella valutazione del funzionamento della direttiva CBE si è concluso che il raggiungimento degli stessi risultati della direttiva richiederebbe l'adozione di oltre 300 accordi bilaterali, il che si tradurrebbe in un contesto giuridico non trasparente, complesso, potenzialmente incoerente e inefficace sotto il profilo dei costi, nonché in costi significativi per le amministrazioni nazionali. In assenza di un intervento a livello dell'UE si creerebbe un mosaico di norme, che non sarebbe altrettanto efficace nel porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e nell'indurre un cambiamento comportamentale tale da garantire a una maggiore sicurezza stradale. L'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale sarebbe difficilmente realizzabile, in quanto gli Stati membri non sarebbero in grado di garantire la mutua assistenza giudiziaria nei procedimenti di indagine transfrontalieri.

In base al principio di sussidiarietà, le pratiche di applicazione delle norme da parte degli Stati membri nel loro territorio sono considerate principalmente di loro competenza. La presente iniziativa non intende stabilire prescrizioni per l'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale in quanto tali. Si concentra unicamente sul rendere i procedimenti di indagine transfrontalieri più agevoli, cosa che gli Stati membri non possono realizzare da soli in modo coerente al fine di garantire la parità di trattamento tra i conducenti residenti e non residenti.

- **Proporzionalità**

In ottemperanza al principio di proporzionalità di cui all'articolo 5, paragrafo 4, TUE, le misure contenute nella presente proposta si limitano a quanto necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi dei trattati - migliorare la sicurezza stradale (attraverso una migliore applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale).

La proposta tratta gli ostacoli che impediscono un'efficace indagine transfrontaliera sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e la tutela dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti nella fase di indagine. La proposta definisce un quadro giuridico e tecnico per la cooperazione tra gli Stati membri al fine di identificare la persona responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa all'estero in modo da garantire la parità di trattamento dei conducenti. A tal fine, l'ambito di applicazione dell'iniziativa è esteso a sette ulteriori infrazioni in materia di sicurezza stradale che possono essere rilevate a

distanza, senza dover fermare il veicolo e identificare conducente in loco, e che secondo i portatori di interessi sono le più importanti per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale nell'UE.

Dato che le infrazioni in materia di sicurezza stradale possono essere qualificate come amministrative o penali e che pertanto le autorità competenti a perseguire tali infrazioni differiscono come pure la finalità perseguita, il trattamento dei dati personali dovrebbe essere conforme al GDPR o alla LED. A breve termine la Commissione e gli Stati membri sosterranno costi connessi allo sviluppo e all'attuazione di soluzioni informatiche necessarie non solo per lo scambio/la condivisione di informazioni tra le autorità responsabili dell'applicazione delle norme, ma anche per lo scambio/la condivisione di informazioni tra tali autorità e gli utenti della strada. Tali costi sarebbero tuttavia compensati a lungo termine dai benefici generati dal miglioramento della cooperazione e della comunicazione. Al fine di ridurre al minimo gli oneri connessi alle comunicazioni obbligatorie, il monitoraggio dell'applicazione della direttiva CBE rivista si baserà il più possibile sui canali e sulle infrastrutture di comunicazione dei dati esistenti nonché sul reperimento automatizzato di dati. Per gli utenti della strada, rappresentati da imprese e cittadini, la proposta dovrebbe tradursi in una riduzione dei costi di interazione con le pubbliche amministrazioni.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta semplifica ulteriormente gli obblighi imposti alle autorità degli Stati membri per quanto riguarda lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e ne garantisce un livello più elevato di armonizzazione. Allo stesso tempo, mira a offrire agli Stati membri la flessibilità necessaria per tenere conto delle specificità nazionali (come la possibilità di individuare altri soggetti essenziali o importanti o procedure che vadano oltre le misure proposte). Tenendo conto di questi elementi e del fatto che consiste in una serie di modifiche dell'attuale direttiva CBE, il futuro strumento giuridico dovrebbe pertanto essere una direttiva, in quanto consente un'armonizzazione mirata e un certo grado di flessibilità per le autorità competenti. Poiché la direttiva modificata conserva la sua struttura attuale e la sua sostanza non è pregiudicata, non è necessaria una rifusione.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Nel 2016 la Commissione ha effettuato una valutazione dell'applicazione della direttiva CBE da parte degli Stati membri³⁶, valutandone la pertinenza, il valore aggiunto dell'UE, la coerenza, l'efficacia e l'efficienza. Successivamente, la Commissione ha presentato una relazione di attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio³⁷.

Di seguito, le conclusioni della valutazione:

1. l'ambito di applicazione della direttiva CBE è stato considerato adeguato in quanto tratta le più importanti infrazioni stradali, vale a dire i casi in cui non è necessario fermare il veicolo per rilevare l'infrazione. Nella valutazione si è inoltre concluso che potrebbe essere utile valutare la possibilità di includere nell'ambito di applicazione della direttiva ulteriori infrazioni in materia di sicurezza stradale che mettono a repentaglio la sicurezza stradale e per le quali sono sempre più utilizzate

³⁶ SWD(2016) 355 final; per la valutazione è stato fatto ricorso al sostegno di uno studio di consulenti esterni - Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

apparecchiature automatiche di controllo, come ad esempio il mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede, il sorpasso pericoloso e la sosta pericolosa;

2. il sistema di informazione elettronico utilizzato per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli (Eucaris) ha consentito uno scambio efficace, rapido, sicuro e riservato dei dati di immatricolazione dei veicoli e non genera inutili oneri amministrativi. Le potenzialità del sistema non sono tuttavia state sfruttate pienamente. Nel 2015 il 50 % circa delle infrazioni stradali rilevate commesse da non residenti non è stato oggetto di indagini;
3. non è stato possibile stabilire una chiara correlazione tra la direttiva CBE e il rispetto della normativa stradale vigente da parte degli utenti della strada non residenti, né fornire prove chiare dell'impatto positivo della direttiva sulla sicurezza stradale;
4. per quanto riguarda la coerenza esterna, nella valutazione si è concluso che la direttiva CBE ha contribuito a rendere più coerente il quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza stradale integrando altri strumenti, come la direttiva sulla patente di guida. Dall'analisi della coerenza interna è emerso che i due obiettivi specifici della direttiva CBE — agevolare l'applicazione della normativa stradale attraverso lo scambio transfrontaliero di dati di immatricolazione dei veicoli e sensibilizzare i cittadini in merito alla normativa stradale vigente — si integrano pienamente a vicenda;
5. il potenziale della direttiva CBE ai fini del miglioramento della sicurezza stradale potrebbe essere ulteriormente sfruttato. Circa il 50 % delle infrazioni stradali commesse da non residenti e oggetto di indagini non sono state sanzionate. Ciò è dovuto alla mancanza di cooperazione e assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini relative alle infrazioni stradali dopo lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, o al fatto che le decisioni pronunciate dagli Stati membri in caso di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria in relazione a tali infrazioni spesso non rientravano nell'ambito di applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio. Le procedure applicabili nei casi transfrontalieri di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria non sembravano essere adatte alla situazione nella quale ogni anno si sarebbero dovuti rilevare milioni di infrazioni stradali contemplate dalla direttiva CBE.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione ha incaricato un consorzio composto dalle società Ecorys, Wavestone e Grimaldi al fine di assistere nella valutazione d'impatto della revisione della direttiva CBE³⁸. Il contraente ha contattato i portatori di interessi direttamente interessati dalla direttiva attraverso indagini e seminari mirati. È stata consultata un'ampia gamma di esperti non solo nel settore dei trasporti, ma anche in altri settori strategici quali la cooperazione giudiziaria e di polizia. Il contraente ha inoltre effettuato un'analisi giuridica riguardante 1) le procedure di assistenza giudiziaria e riconoscimento reciproco nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni stradali; 2) l'utilizzo di Eucaris; 3) l'applicazione transfrontaliera delle decisioni di ritiro della patente guida; 3) la base giuridica appropriata alla luce di un'eventuale estensione dell'ambito di applicazione della direttiva riveduta ad altre infrazioni stradali, comprese le

³⁸ *Studio di sostegno alla valutazione d'impatto per la revisione della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, consorzio ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.*

violazioni delle norme che disciplinano l'accesso regolamentato dei veicoli alle aree urbane; 4) le norme sulla protezione dei dati personali; 5) le sanzioni specifiche quali la confisca/detenzione di veicoli e l'applicazione di garanzie collaterali, vale a dire la pratica di costituire una garanzia reale per il rimborso di una sanzione pecuniaria inflitta per un'infrazione stradale. È stata inoltre effettuata un'analisi tecnica della digitalizzazione dei sistemi giudiziari dell'UE e delle soluzioni digitali/informatiche adeguate per la direttiva riveduta.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

L'obiettivo delle consultazioni era quello di convalidare con i portatori di interessi la comprensione delle questioni in esame da parte della Commissione e, in particolare, di raccogliere pareri sui progetti di misure politiche. Le consultazioni hanno permesso inoltre di raccogliere elementi concreti sui costi e sui benefici previsti dei progetti di misure. Hanno contribuito a individuare le lacune presenti nella logica d'intervento o gli aspetti che richiedono una maggiore attenzione. La consultazione pubblica sulla valutazione d'impatto iniziale, le consultazioni mirate e la consultazione pubblica aperta erano intese a raccogliere informazioni e pareri sui seguenti elementi della valutazione d'impatto: 1) la definizione del problema, compresi le rispettive cause e gli obiettivi; 2) la portata della revisione; 3) le possibili misure e opzioni e il loro probabile impatto, anche sulla sussidiarietà e sulla dimensione dell'UE; 4) le possibilità di risparmio in termini di efficienza (in particolare la riduzione dei costi normativi) e le misure di semplificazione.

È stata consultata un'ampia gamma di portatori di interessi, quali 1) autorità governative centrali (ministeri dei trasporti, ministeri dell'interno e della giustizia, agenzie statali decentrate); 2) enti locali (comuni e loro associazioni, ad esempio POLIS ed EUROCITIES); 3) organismi di ricerca e ONG per la sicurezza stradale (ad esempio, istituto VIAS, ETSC, FERSI/SWOV); 4) organizzazioni delle reti di polizia (ad es. ROADPOL); 5) organizzazioni degli utenti della strada, associazioni di categoria e di trasporto su strada (ad esempio ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Valutazione d'impatto**

Come indicato nella valutazione d'impatto iniziale³⁹, sono stati analizzati i seguenti impatti della presente iniziativa: 1) impatti economici – *impatti sulle amministrazioni pubbliche, sul settore privato (ad esempio le società di leasing), sulle PMI, sugli utenti della strada, sul funzionamento del mercato interno e sulla concorrenza*; 2) impatti sociali – *impatti sulla sicurezza stradale e sulla tutela dei diritti fondamentali*; 3) impatti ambientali – *impatti sul rispetto della normativa stradale vigente, in particolare dei limiti di velocità applicabili*. Lo scenario di riferimento ("status quo"), rispetto al quale sono stati valutati gli impatti di ciascuna opzione individuata, si basa sullo scenario di riferimento dell'UE per il 2020 (REF2020) come punto di partenza per la valutazione, che tiene conto degli effetti della pandemia di COVID-19 sul settore dei trasporti.

La presente proposta di modifica della direttiva CBE è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto, il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo il 22 giugno 2022. Il comitato ha formulato un parere positivo con riserva il 22 luglio 2022⁴⁰. La relazione sulla valutazione d'impatto è stata adeguata di conseguenza per tenere conto non solo delle riserve, ma anche delle osservazioni più dettagliate del comitato per il controllo

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_it.

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

normativo. La relazione sulla valutazione d'impatto comprende una descrizione dettagliata delle opzioni, inclusa nella sezione 5, mentre un'analisi completa dell'impatto di tutte le opzioni è illustrata nella sezione 6. Le opzioni analizzate possono essere riassunte come segue.

1. Opzione 1: si tratta dell'opzione di base che contiene 11 (delle 16) misure selezionate, che sono comuni a tutte le opzioni. L'ambito di applicazione della direttiva CBE sarebbe esteso ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale che possono essere rilevate a distanza mediante apparecchiature automatiche di controllo, come ad esempio *il mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede, il sorpasso pericoloso, la sosta pericolosa, il superamento di una o più strisce continue, la guida contromano o il mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza e l'uso di un veicolo sovraccarico*. Aumenterebbe l'efficacia della direttiva vigente migliorando l'attuale scambio di informazioni e affrontando le questioni relative alla tutela dei diritti fondamentali dei trasgressori non residenti nella fase di indagine, compresa la protezione dei dati personali, che è sostenuta da tutti i gruppi di portatori di interessi. In base a questa opzione, le informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali sul precedente intestatario/utilizzatore del veicolo dovrebbero essere conservate per un certo periodo di tempo e scambiate se disponibili. Nel caso in cui un veicolo fosse stato preso in leasing (o noleggiato a lungo termine), le informazioni sull'utilizzatore effettivo del veicolo sarebbero scambiate se disponibili nel registro di immatricolazione nazionale. Le autorità responsabili dell'applicazione delle norme sarebbero autorizzate a utilizzare non solo i registri di immatricolazione, ma anche altri registri, come i registri nazionali delle patenti di guida, preferibilmente attraverso un unico sistema elettronico, laddove necessario per l'identificazione della persona responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale.
2. Opzioni 2 e 2A: queste opzioni comprendono tutti gli elementi dell'opzione 1 e prevedono inoltre l'istituzione di procedimenti di indagine di follow-up transfrontalieri su misura, compreso un portale informatico dedicato⁴¹ per la comunicazione tra autorità/organizzazioni governative, imprese e cittadini, e preferibilmente piattaforme decentrate⁴² per interconnettere i registri nazionali/i servizi informatici di back-end nello scambio transfrontaliero di informazioni attraverso punti di contatto designati. La possibilità di applicare l'obbligo per il proprietario/l'intestatario del veicolo di collaborare con le autorità al fine di identificare la persona responsabile, conformemente al diritto nazionale dello Stato

⁴¹ Il portale è destinato a fungere da punto di contatto unico o da unico punto di accesso elettronico europeo per l'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale.

⁴² La natura decentrata del sistema fa sì che non vi sarebbe alcun salvataggio o alcun trattamento di dati da parte del soggetto incaricato della gestione operativa dei componenti del sistema. A seconda che un punto di accesso al sistema sia gestito da un'istituzione, un organo o un organismo dell'UE o a livello nazionale/internazionale, e a seconda delle autorità nazionali che trattano i dati personali e per quali finalità, si applicheranno il regolamento (UE) 2018/1725 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 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39); il regolamento (UE) 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1); o la direttiva (UE) 2016/680 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 (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

membro interessato, introdotto nell'opzione 2A, semplificherebbe i procedimenti di indagine transfrontalieri e dovrebbe aumentare il tasso di buon esito delle indagini negli Stati membri che applicano regimi di responsabilità giuridica del conducente. Alcuni Stati membri utilizzano già questo approccio, ad esempio nell'ambito dell'accordo sull'applicazione transfrontaliera della normativa (Cross-Border Enforcement, CBE) del Forum di Salisburgo⁴³.

3. Opzioni 3 e 3A: queste opzioni si basano sull'opzione 2A e istituirebbero inoltre procedure di follow-up su misura per il riconoscimento reciproco delle decisioni (definitive) sulle sanzioni pecuniarie emesse in relazione alle infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva CBE. L'opzione 3 prevede inoltre norme e garanzie procedurali specifiche da rispettare quando le sanzioni pecuniarie sono applicate all'estero. L'opzione 3A è una versione estesa dell'opzione 3 nell'ambito della quale i motivi per rifiutare il riconoscimento e l'esecuzione della decisione relativa a una sanzione pecuniaria emessa da un altro Stato membro, come previsto all'articolo 7 della decisione quadro 2015/214/GAI, sarebbero ridotti.

Nel complesso, dall'analisi dell'efficienza delle misure proposte si evince che i benefici totali, che variano, a seconda dell'opzione, da 1 259,2 milioni di EUR a 3 850,6 milioni di EUR, superano notevolmente i costi totali che sono compresi tra 72,8 e 150 milioni di EUR, a prezzi del 2020. Se da un lato il miglioramento delle indagini da parte delle autorità degli Stati membri comporta il costo maggiore, nello specifico l'invio di lettere di informazione/notifiche della sanzione per posta raccomandata (il che è strettamente connesso anche con la tutela dei diritti fondamentali), dall'altro il valore delle vite salvate rappresenta il vantaggio principale: vale a dire che gli impatti sociali (quantificati) prevalgono positivamente su quelli economici.

Nella valutazione d'impatto si conclude che l'opzione prescelta è l'opzione 2A, si ritiene che essa sia efficace nel conseguire gli obiettivi previsti, presenti elevati benefici netti, sia coerente internamente, sia proporzionata rispetto agli obiettivi dell'iniziativa, tenga conto delle norme e delle procedure degli Stati membri, e che rappresenti nel complesso l'opzione migliore in termini di fattibilità politica e giuridica. L'opzione 2A può inoltre agevolare in modo significativo i procedimenti di indagine transfrontalieri (e di conseguenza l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni pecuniarie), compensando così le potenziali problematiche di coerenza esterna. Questa opzione farà avanzare i confini legislativi dell'UE in maniera moderatamente ambiziosa, aprendo la strada a un regime di responsabilità giuridica generalmente accettabile ed estremamente efficace applicabile alle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

I principali impatti sociali dell'opzione 2A prescelta sono dovuti all'effetto deterrente della direttiva CBE attraverso una migliore applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale e sono stati valutati in termini di impatto sulla sicurezza stradale (in particolare in termini di vite salvate e feriti evitati). Nell'ambito dell'opzione 2A, si stima che saranno salvate 384 vite umane e saranno evitati 21 789 feriti nel periodo 2025-2050, rispetto allo scenario di riferimento. In termini monetari, nel periodo 2025-2050 la riduzione dei costi esterni degli incidenti, rispetto allo scenario di riferimento, è stimata a circa 2,8 miliardi di EUR espressi in valore attuale. Inoltre nel periodo di valutazione 2025-2050 le società di leasing possono attendersi un risparmio annuo di circa 7 milioni di EUR, espresso in valore

⁴³ L'accordo CBE multilaterale del Forum di Salisburgo è stato firmato da Bulgaria, Croazia, Ungheria e Austria l'11 ottobre 2012. Si avvale del quadro istituito dalla direttiva CBE e comprende anche la cooperazione nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni stradali (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

attuale, rispetto allo scenario di riferimento, in quanto dovranno far fronte a minori oneri amministrativi quando è possibile risalire all'identità del detentore del veicolo (il locatario) direttamente dai dati di immatricolazione del veicolo.

Si prevede che l'opzione 2A sarà efficace nell'aumentare la percentuale di infrazioni oggetto di indagini con esito positivo e dovrebbe comportare costi di applicazione più elevati a causa del maggior numero di notifiche di sanzioni emesse. Si stima che nel periodo 2025-2050 i costi aggiuntivi di applicazione per le autorità degli Stati membri, rispetto allo scenario di riferimento, ammontano a 136,8 milioni di EUR espressi in valore attuale. Ciò comprende costi di adeguamento a tantum pari a 4,6 milioni di EUR per le amministrazioni degli Stati membri (ad esempio per adeguare i sistemi informatici). Si prevede che questi costi aggiuntivi relativamente modesti sarebbero compensati da entrate aggiuntive provenienti dal pagamento delle sanzioni, anche se non è stato possibile valutare tali effetti. Inoltre si stima che nel periodo 2025-2050, rispetto allo scenario di riferimento, la Commissione europea dovrà sostenere costi di adeguamento (principalmente per aggiornare il portale informativo) pari a 1,5 milioni di EUR espressi in valore attuale.

L'impatto ambientale dell'opzione prescelta dovrebbe essere leggermente positivo. Con il venir meno dell'impunità dei trasgressori non residenti, si prevede che i conducenti non residenti adotteranno un comportamento più rispettoso della legge che, per quanto riguarda l'eccesso di velocità (che rappresenta la stragrande maggioranza delle infrazioni commesse con veicoli stranieri), si traduce in una velocità media inferiore, il che a sua volta determina una riduzione del consumo di carburante e quindi di emissioni inquinanti e di CO₂. Nel corso del tempo, con un parco veicoli che presenta una quota sempre maggiore di mezzi a basse o zero emissioni, si prevede che il miglioramento ambientale dovuto alla riduzione della velocità media diminuirà in misura significativa. Nel complesso, l'impatto ambientale positivo non dovrebbe essere significativo, ma, allo stesso tempo, non si prevede alcun danno per l'ambiente.

L'iniziativa contribuisce direttamente all'obiettivo di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite n. 11 *"Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili"* e, in particolare, al traguardo 11.2 *"Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuri, convenienti, accessibili e sostenibili, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che si trovano in situazioni di vulnerabilità, donne, bambini, persone con disabilità e anziani"*⁴⁴. Migliorando le indagini sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse con veicoli immatricolati all'estero, l'effetto deterrente della direttiva CBE sarà rafforzato. Di conseguenza le strade dell'UE dovrebbero diventare più sicure per tutti gli utenti della strada. L'applicazione della normativa sui rischi comportamentali è un elemento centrale dell'approccio del "sistema sicuro" oltre a essere un principio fondamentale della "dichiarazione di Stoccolma sulla sicurezza stradale" delle Nazioni Unite del 2020⁴⁵.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza della regolamentazione (REFIT)⁴⁶, la presente proposta è intesa a ridurre i costi di applicazione sostenuti dalle autorità degli Stati membri per le indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Le

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁴⁶ Programma di lavoro della Commissione per il 2022, allegato II (iniziative REFIT), titolo *"Un nuovo slancio per la democrazia europea"*.

misure proposte dovrebbero consentire una riduzione dei tempi delle indagini e dei relativi costi per infrazione, che deve essere conseguita 1) migliorando lo scambio di informazioni tra le autorità, compreso l'accesso ai registri e il relativo contenuto; 2) realizzando un meccanismo di indagine transfrontaliero su misura per migliorare l'accertamento dei responsabili delle infrazioni, che preveda anche l'obbligo di collaborare con le autorità responsabili dell'applicazione delle norme nell'identificazione dei trasgressori effettivi, laddove possibile. La proposta dovrebbe ridurre gli oneri per gli utenti della strada grazie a un migliore contenuto delle lettere di informazione/notifiche di sanzioni e delle comunicazioni di follow-up con i trasgressori (migliore tutela dei diritti fondamentali). È inoltre prevista una riduzione dei costi amministrativi per le società di leasing e autonoleggio, poiché sarà consentito lo scambio transfrontaliero di informazioni sull'utilizzatore effettivo del veicolo (il locatario).

L'iniziativa comprende il principio del "digitale per definizione"⁴⁷, in quanto promuove la trasformazione digitale, laddove possibile. Ad esempio, propone procedure di follow-up digitalizzate relative all'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni contemplate dalla direttiva CBE, compresa l'introduzione di moduli digitali standardizzati tradotti in tutte le lingue ufficiali dell'UE il cui scambio risulterebbe così più agevole.

- **Applicazione dell'approccio "one in, one out"**

L'approccio "one in, one-out" consiste nel *compensare i nuovi oneri per i cittadini e le imprese derivanti dalle proposte della Commissione eliminando un onere equivalente preesistente nello stesso settore*. Come illustrato nel paragrafo precedente, secondo le stime la presente proposta dovrebbe comportare una riduzione dei costi amministrativi per il settore privato (società di leasing e di autonoleggio) pari a 0,435 milioni di EUR nel 2030 e a 0,275 milioni di EUR nel 2050, rispetto allo scenario di riferimento. Si calcola che i risparmi sui costi amministrativi per impresa si aggireranno sui 202 EUR nel 2030 e sui 128 EUR nel 2050. Secondo le stime, tra il 2025 e il 2050 i risparmi sui costi amministrativi espressi in valore attuale ammonteranno a circa 7 milioni di EUR in totale.

- **Diritti fondamentali**

Uno degli obiettivi specifici della presente proposta è quello di migliorare la tutela dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti. Una migliore applicazione delle norme, grazie allo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, garantirà la parità di trattamento dei conducenti residenti e non residenti e la possibilità per gli stessi di esercitare effettivamente il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale, la presunzione di innocenza e il diritto della difesa. A tal fine occorre 1) consentire la verifica dell'autenticità delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up; 2) stabilire termini armonizzati per l'invio delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up; 3) stabilire prescrizioni minime obbligatorie per la condivisione delle informazioni con i presunti responsabili; 4) garantire un regime linguistico coerente fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale; e 5) garantire che i cittadini ricevano maggiori informazioni nelle lettere di informazione/nelle notifiche di sanzioni, ad esempio sulle procedure di ricorso applicabili e sui metodi di pagamento delle ammende.

La presente proposta prevede inoltre l'allineamento della direttiva CBE alle nuove norme in materia di protezione dei dati personali. Sono pertanto poste in essere adeguate misure di salvaguardia al fine di garantire che la direttiva rispetti pienamente il disposto degli articoli 7 e 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nonché il quadro giuridico

⁴⁷ COM(2021) 118.

applicabile in materia di protezione dei dati personali. Sarà inoltre consultato il Garante europeo della protezione dei dati.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'attuazione della proposta richiede l'istituzione e il mantenimento di un nuovo sistema informatico. Tale sistema dovrebbe collegare le reti esistenti di sistemi informatici nazionali e di punti di accesso interoperabili che operano sotto la responsabilità e la gestione individuali di ciascuno Stato membro, al fine di consentire lo scambio transfrontaliero sicuro e affidabile delle informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La Commissione definirà soluzioni informatiche adeguate negli atti di esecuzione, tra cui la progettazione/l'architettura e le specifiche tecniche per un portale digitale dedicato e sistemi elettronici (piattaforme di interfaccia) per interconnettere i sistemi nazionali per lo scambio di informazioni, che gli Stati membri possono scegliere di utilizzare. Garantirà che tutte le soluzioni proposte siano sottoposte a una valutazione dell'interoperabilità sulla base delle prescrizioni di cui all'articolo 3 della proposta di normativa su un'Europa interoperabile. Gli atti di esecuzione dovrebbero riguardare quanto segue:

1. le specifiche tecniche che definiscono i metodi di comunicazione per via elettronica, compresi i protocolli di comunicazione;
2. gli obiettivi in materia di sicurezza delle informazioni e le pertinenti misure che garantiscono le norme minime di sicurezza delle informazioni e un livello elevato di cibersicurezza per il trattamento e la comunicazione delle stesse;
3. gli obiettivi minimi di disponibilità e i relativi requisiti tecnici per i servizi forniti.

Secondo le stime, i costi una tantum nel 2025 e i costi di adeguamento ricorrenti fino al 2050 a carico della Commissione, riguardanti principalmente la realizzazione del sistema informatico per consentire l'interazione tra autorità/organizzazioni governative, persone fisiche e giuridiche nei procedimenti amministrativi e penali transfrontalieri, ammontano a 1 531 milioni di EUR. I costi per gli Stati membri sono ritenuti piuttosto limitati. Si prevede che gli Stati membri sosterranno tali costi tramite i rispettivi bilanci nazionali; possono inoltre richiedere il sostegno finanziario dell'UE nell'ambito dei pertinenti programmi di finanziamento, quali il programma Giustizia⁴⁸ e gli strumenti della politica di coesione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione, programma di monitoraggio e revisione mirata**

Per seguire l'andamento nel tempo della percentuale di infrazioni in materia di sicurezza stradale che sono oggetto di indagini con esito positivo, si continuano ad applicare gli strumenti di monitoraggio consolidati. Le relazioni comprendono il numero di richieste automatizzate in uscita/in entrata dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, indirizzate allo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo, unitamente al tipo di infrazioni per le quali saranno presentate le richieste e al numero di richieste fallite. Inoltre gli Stati membri devono fornire ulteriori indicatori quantitativi, ad esempio sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale registrate che sono rilevate automaticamente o senza identificare la persona responsabile in loco e commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_it.

diverso da quello in cui è avvenuta l'infrazione, o sul numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente dai non residenti.

Il nuovo periodo di riferimento delle relazioni degli Stati membri è esteso dagli attuali due anni a quattro anni, allineandolo al calendario di valutazione della Commissione e riducendo gli oneri amministrativi a carico delle autorità nazionali. In seguito alla valutazione la Commissione informerà gli Stati membri in merito al contenuto delle relazioni presentate. Le piattaforme informatiche dovranno facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche funzionalità di rendicontazione. La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia dell'applicazione della presente iniziativa attraverso una serie di azioni e una serie di indicatori chiave di prestazione per misurare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Cinque anni dopo la data di entrata in vigore della normativa, i servizi della Commissione effettueranno una valutazione per verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati raggiunti.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta di revisione della direttiva CBE si articola attorno ai tre principali obiettivi strategici di cui al capitolo 1 della presente relazione, che sono interconnessi e funzionali al miglioramento della sicurezza stradale nell'Unione. Le principali disposizioni che modificano sostanzialmente la direttiva o aggiungono nuovi elementi sono le seguenti:

L'articolo 1, paragrafo 1, modifica l'articolo 2 della direttiva CBE estendendo l'ambito di applicazione della direttiva ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale, segnatamente: 1) mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede; 2) sorpasso pericoloso; 3) sosta pericolosa; 4) attraversamento di una o più strisce longitudinali continue; 5) guida contromano; 6) mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza; e 7) uso di un veicolo sovraccarico. La proposta di revisione chiarisce inoltre il rapporto tra la direttiva CBE e il quadro giuridico dell'UE già esistente in relazione a determinati diritti e obblighi degli Stati membri, quali la direttiva 2014/41/UE, la convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea, la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio e la legislazione sui diritti degli indagati e degli imputati.

L'articolo 1, paragrafo 2, modifica l'articolo 3 della direttiva CBE chiarendo ulteriormente le definizioni esistenti e aggiungendo le definizioni delle nuove infrazioni in materia di sicurezza stradale.

L'articolo 1, paragrafo 3, inserisce un nuovo articolo 3 bis sulle responsabilità e sulle competenze dei punti di contatto nazionali. I punti di contatto nazionali degli Stati membri sono tenuti a cooperare con le altre autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva CBE, a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità. Gli Stati membri sono pertanto incoraggiati a scambiare le informazioni a norma della direttiva attraverso un sistema unico.

L'articolo 1, paragrafo 4, sostituisce l'articolo 4 della direttiva CBE. Esso stabilisce che lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli dovrebbe avvenire attraverso un sistema elettronico unico, il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris), in modo da garantire lo scambio rapido, efficiente sotto il profilo dei costi, sicuro e affidabile di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. Dispone inoltre che gli Stati membri sono autorizzati a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione conformemente alle procedure esistenti, compreso l'utilizzo dell'applicazione informatica, fino all'adozione da parte della Commissione di un atto di

esecuzione che stabilisca le procedure da seguire per effettuare tali ricerche. Gli Stati membri sono inoltre tenuti a conservare a disposizione e aggiornare alcuni dati di immatricolazione dei veicoli. Nei casi in cui un veicolo è stato oggetto di un contratto di leasing (o di un contratto di noleggio a lungo termine), gli Stati membri sono autorizzati a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati relativi agli utenti finali dei veicoli, se disponibili. È stabilito 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 condurre le indagini relative alle infrazioni.

L'articolo 1, paragrafo 5, inserisce:

- un nuovo articolo 4 bis sulle procedure di assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Esso stabilisce che gli Stati membri sono tenuti a prestarsi assistenza giudiziaria nei casi in cui, sulla base dei risultati della ricerca automatizzata effettuata, lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione non sia in grado di identificare correttamente la persona responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale. Le procedure di assistenza giudiziaria saranno digitalizzate conformemente a un atto di esecuzione. Si individuano inoltre i motivi per i quali lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza possono rifiutare la prestazione di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona responsabile, in particolare per evitare di rivelare l'identità di persone protette;
- un nuovo articolo 4 ter sull'applicazione delle misure nazionali che agevolano l'identificazione della persona responsabile. L'articolo stabilisce che gli Stati membri sono autorizzati ad applicare ai non residenti le rispettive misure nazionali, in particolare l'obbligo dei presunti responsabili di cooperare con le autorità del paese ai fini dell'identificazione della persona responsabile; e
- un nuovo articolo 4 quater sull'uso di altre banche dati nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Detto articolo stabilisce che le autorità di contrasto degli Stati membri sono autorizzate a usare non solo i registri di immatricolazione, ma anche altri registri, quali i registri nazionali delle patenti di guida o i registri anagrafici, nella misura in cui tale uso sia esplicitamente consentito dalla legislazione dell'Unione.

L'articolo 1, paragrafo 6, sostituisce l'articolo 5 della direttiva CBE. Esso specifica il contenuto minimo della lettera d'informazione, che deve includere, in particolare, le informazioni sull'infrazione commessa, le sanzioni irrogate, le procedure di ricorso, il pagamento di sanzioni pecuniarie – comprese le misure di attenuazione –, le norme applicabili in materia di protezione dei dati e, se del caso, le informazioni sull'entità abilitata da uno Stato membro a riscuotere le sanzioni pecuniarie che ha inviato la lettera d'informazione.

L'articolo 1, paragrafo 7, inserisce:

- un nuovo articolo 5 bis sulla consegna della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up. Esso stabilisce il regime linguistico per la comunicazione tra i presunti responsabili e le autorità degli Stati membri, da applicare fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale, nonché i termini armonizzati per l'invio di tali documenti. Qualora non sia possibile consegnare i documenti a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti, sono stabilite procedure specifiche di assistenza giudiziaria per la consegna transfrontaliera dei documenti. Le procedure saranno digitalizzate conformemente a un atto di esecuzione;

- un nuovo articolo 5 ter relativo ai crediti finanziari delle entità pubbliche o private abilitate dagli Stati membri a gestire i procedimenti di follow-up. Esso stabilisce che i presunti responsabili non sono tenuti a pagare le spese legali e amministrative connesse all'irrogazione delle sanzioni, qualora tale irrogazione sia esternalizzata ad agenzie di recupero crediti. Le autorità degli Stati membri sono comunque autorizzate ad addebitare oneri amministrativi proporzionati.

L'articolo 1, paragrafo 8, sostituisce:

- l'articolo 6 della direttiva CBE. Esso estende a quattro anni il periodo di riferimento delle relazioni degli Stati membri, allineandolo al calendario di valutazione della Commissione. Gli Stati membri sono tenuti a fornire ulteriori indicatori quantitativi, ad esempio in relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale registrate che sono state commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso da quello in cui è avvenuta l'infrazione o al numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente da non residenti. In seguito alla valutazione, la Commissione è tenuta a informare gli Stati membri in merito al contenuto delle relazioni presentate;
- l'articolo 7 della direttiva CBE. Gli Stati membri sono tenuti a informarsi reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza connessi ai dati conservati nei cloud;
- l'articolo 8 della direttiva CBE. Esso stabilisce l'obbligo per la Commissione di istituire un portale informatico dedicato per agevolare lo scambio di informazioni tra i punti di contatto nazionali, le altre autorità competenti degli Stati membri e gli utenti della strada, ad esempio sulle norme in materia di sicurezza stradale vigenti negli Stati membri, sulle procedure di ricorso e sulle sanzioni applicate. Il portale agevolerà inoltre la verifica dell'autenticità delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up. Le informazioni scambiate possono comprendere i dati di immatricolazione dei veicoli e i dati relativi ai presunti responsabili o alle persone responsabili delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

L'articolo 1, paragrafo 9, inserisce un nuovo articolo 8 bis sul sostegno finanziario volto a promuovere la cooperazione transfrontaliera nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nell'UE. È istituita una base giuridica per il finanziamento da parte dell'UE di attività volte allo scambio delle migliori pratiche di applicazione delle norme, all'attuazione di metodologie e tecniche intelligenti di applicazione della legge negli Stati membri, al potenziamento delle capacità delle autorità di contrasto e alle campagne di sensibilizzazione.

L'articolo 1, paragrafo 10, sostituisce l'articolo 9 della direttiva CBE, conferendo alla Commissione il potere di adottare atti delegati per aggiornare il nuovo allegato alla luce del progresso tecnico.

L'articolo 1, paragrafo 11, inserisce un nuovo articolo 10 bis relativo a un comitato da istituire a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

L'articolo 1, paragrafo 12, sostituisce l'articolo 11 della direttiva CBE. A norma di tale articolo la Commissione è tenuta a trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva.

L'articolo 1, paragrafo 13, sostituisce l'allegato I della direttiva (UE) 2015/413 con l'allegato della direttiva modificata.

L'articolo 1, paragrafo 14, abroga l'allegato II della direttiva (UE) 2015/413.

L'articolo 2 stabilisce il termine per il recepimento della direttiva modificata da parte degli Stati membri.

L'articolo 3 fissa la data di entrata in vigore della direttiva modificata al ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 4 dispone che gli Stati membri sono destinatari della direttiva modificata.

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

(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, lettera c),

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.
- (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.

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

- (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.
- (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.
- (5) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale sono qualificate ai sensi del diritto nazionale degli Stati membri come infrazioni amministrative o infrazioni 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. 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 Consiglio⁶, dalla direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ 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 europea⁸. È inoltre opportuno che l'attuazione della presente direttiva dovrebbe lasci impregiudicati anche i procedimenti penali che richiedono garanzie specifiche per i soggetti interessati, le garanzie

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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ GU C 197 del 12.7.2000, pag. 3.

procedurali per indagati e imputati, sancite nelle direttive 2010/64/UE⁹, 2012/13/UE¹⁰, 2013/48/UE¹¹, (UE) 2016/343¹², (UE) 2016/800¹³ e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴.

- (6) È opportuno definire le responsabilità e le competenze dei punti di contatto nazionali per garantire che essi cooperino senza soluzione di continuità con le altre autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. I punti di contatto nazionali dovrebbero essere sempre disponibili per tali autorità e rispondere alle loro richieste entro un termine ragionevole. Quanto sopra dovrebbe avvenire a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità e, in particolare, indipendentemente dal fatto che l'autorità sia competente a livello nazionale, subnazionale o locale.
- (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) Lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe inoltre essere autorizzato a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati relativi agli utenti finali dei veicoli, qualora tali informazioni siano già disponibili. È inoltre opportuno stabilire un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti proprietari, intestatari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni appropriate di cui necessitano per le indagini.
- (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 l'applicazione informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris) e le versioni modificate di tale software. Detta applicazione dovrebbe consentire uno scambio rapido, efficiente sotto

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

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 dovrebbero impedire lo scambio di informazioni con altri mezzi, che sarebbero meno efficienti sotto il profilo dei costi e potrebbero non assicurare la protezione dei dati trasmessi.

- (10) Al fine di garantire condizioni uniformi per le ricerche che gli Stati membri devono effettuare, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione che stabiliscano le relative procedure. 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 responsabile 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 responsabile. A tal fine dovrebbe essere introdotta una procedura di assistenza giudiziaria volta a identificare la persona responsabile mediante una richiesta di conferma, sulla base di informazioni già in possesso dello Stato membro dell'infrazione, o mediante una richiesta di indagine mirata da parte delle autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.
- (12) Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza dovrebbero fornire le informazioni supplementari richieste dallo Stato membro dell'infrazione necessarie per l'identificazione della persona responsabile entro un termine ragionevole. Se non è possibile raccogliere o fornire le informazioni, o se non è possibile farlo senza indebito ritardo, è opportuno fornire una spiegazione chiara dei relativi motivi e, per quanto possibile, ridurre al minimo il ritardo.
- (13) I motivi per i quali la prestazione di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona responsabile può essere rifiutata dallo Stato membro d'immatricolazione o dallo 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 che applicherebbero se 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 responsabile. 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) Attualmente la definizione di ciò che si intende per lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e il suo contenuto differiscono da uno Stato membro all'altro in misura tale da pregiudicare i diritti fondamentali e procedurali delle persone coinvolte nelle procedure di follow-up avviate dallo Stato membro dell'infrazione. Questo vale in particolare nei casi in cui vengono inviate le cosiddette "lettere di pre-informazione" che non rispettano le norme linguistiche e di informazione previste dalla direttiva (UE) 2015/413. Le persone interessate da tali pratiche di norma non hanno dimestichezza con l'ordinamento giuridico dello Stato membro dell'infrazione né parlano la sua lingua o le sue lingue ufficiali, ragion per cui i loro diritti procedurali e fondamentali dovrebbero essere meglio tutelati. Al fine di conseguire tale obiettivo, è opportuno stabilire prescrizioni minime obbligatorie relative al contenuto della lettera d'informazione 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 lettera d'informazione dovrebbe contenere informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica e sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione, in particolare poiché le sanzioni per le infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 possono essere di natura non pecuniaria, come le restrizioni al diritto alla guida del trasgressore. Dovrebbe inoltre essere sostenuto il diritto al ricorso, fornendo informazioni dettagliate su dove e come esercitare i diritti di difesa o come presentare un ricorso nello Stato membro dell'infrazione, in una lingua che la persona interessata comprende. Se del caso, dovrebbe essere fornita anche una descrizione dei procedimenti in contumacia, in quanto il presunto responsabile potrebbe non prevedere di ritornare nello Stato membro dell'infrazione per partecipare al procedimento. Anche le opzioni di pagamento e le modalità volte ad attenuare il volume delle sanzioni dovrebbero essere rese facilmente comprensibili al fine di incentivare la cooperazione volontaria. Infine, essendo il primo documento che il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo o qualsiasi altro presunto responsabile riceve, la lettera d'informazione dovrebbe contenere le informazioni di cui all'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ 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 Consiglio¹⁶. Tali informazioni dovrebbero essere fornite nella lettera d'informazione direttamente o mediante un riferimento al luogo in cui sono rese disponibili.
- (18) Quando persone non residenti sono oggetto di un controllo stradale in loco e tale azione determina l'avvio di procedure di follow-up in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale, la lettera d'informazione dovrebbe contenere solo alcuni

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

elementi essenziali ed essere consegnata direttamente alla persona interessata nell'ambito delle procedure di controllo stradale.

- (19) Al fine di garantire che sia effettivamente il presunto responsabile a ricevere la lettera d'informazione e gli eventuali documenti di follow-up, e di 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 raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti, lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzato a fare affidamento sullo Stato membro d'immatricolazione o di residenza per consegnare gli atti e le comunicazioni alla persona interessata ai sensi della rispettiva legislazione nazionale in materia di consegna degli atti.
- (21) Sia la lettera d'informazione sia gli eventuali documenti di follow-up dovrebbero essere inviati nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo oppure, se tali informazioni non sono disponibili o se risulta necessario per la tutela dei diritti fondamentali, nella lingua o nelle rispettive lingue ufficiali dello Stato membro d'immatricolazione o di residenza. Tuttavia, poiché alcuni Stati membri hanno più di una lingua ufficiale, tale obbligo può far sì che le lettere d'informazione e altre comunicazioni di follow-up siano trasmesse in una lingua che il destinatario non comprende. Al fine di determinare la lingua appropriata della lettera d'informazione, gli Stati membri dovrebbero indicare alla Commissione la lingua da essi preferita, in base alle suddivisioni territoriali, se ritenuto necessario. La Commissione dovrebbe pubblicare le preferenze linguistiche indicate. Quanto sopra non dovrebbe pregiudicare l'applicazione della direttiva 2010/64/UE, conformemente al suo articolo 1, paragrafo 3.
- (22) Lo Stato membro dell'infrazione dovrebbe consentire al presunto responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale di comunicare, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale, in una qualsiasi delle lingue indicate alla Commissione dallo Stato membro d'immatricolazione, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro dell'infrazione oppure, se la persona interessata ha una conoscenza insufficiente di tali lingue, in una lingua che parla o comprende, in modo da facilitare l'esercizio dei suoi diritti procedurali.
- (23) È opportuno prevedere un riesame giuridico efficace nel caso in cui le autorità 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) Al fine di garantire un'applicazione trasparente e proporzionata delle sanzioni pecuniarie alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, che sono soggette al diritto pubblico, i presunti responsabili non dovrebbero essere obbligati a pagare le spese legali e amministrative connesse all'irrogazione delle sanzioni, qualora tale irrogazione sia esternalizzata a entità pubbliche o private. Tuttavia le autorità degli Stati membri dovrebbero essere autorizzate a riscuotere oneri amministrativi proporzionati.
- (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 riesame¹⁷ 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.
- (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) 2018/1725¹⁸ 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 responsabile e consegnare la lettera d'informazione e i documenti di follow-up ai presunti responsabili 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 responsabili delle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate nella presente direttiva.
- (30) In alcuni Stati membri i dati personali dei non residenti responsabili, o che si presume siano responsabili, di un'infrazione in materia di sicurezza stradale 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 Consiglio¹⁹, gli Stati membri dovrebbero garantire di informarsi reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza relativi a tali dati.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

- (31) È opportuno istituire un portale online (il "portale CBE") per fornire agli utenti della strada nell'Unione informazioni complete sulle norme in materia di sicurezza stradale in vigore negli Stati membri e consentire agli utenti della strada di comunicare con le autorità degli Stati membri in modo efficace e sicuro. Il portale dovrebbe inoltre facilitare la comunicazione tra le autorità degli Stati membri in merito a varie questioni concernenti le indagini transfrontaliere relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, ad esempio per la verifica dell'autenticità delle lettere d'informazione e dei documenti di follow-up al fine di impedire un'eventuale frode. I dati personali scambiati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per le indagini transfrontaliere e l'applicazione delle sanzioni, in particolare il pagamento delle sanzioni pecuniarie. Il portale CBE dovrebbe essere in grado di connettersi ad altri portali, reti, siti web o piattaforme pertinenti per facilitare lo scambio di informazioni relative all'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale. La Commissione dovrebbe essere il titolare del trattamento del portale CBE, conformemente al regolamento 2018/1725.
- (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 2016²⁰. 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.
- (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 per l'identificazione della persona responsabile, il contenuto dei moduli elettronici per la richiesta di assistenza giudiziaria per la consegna della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up e del rispettivo certificato 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)²¹. Le competenze di

²⁰ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

²¹ COM(2022) 720 final.

esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²².

- (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 dell'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.
- (37) Il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio²³ e ha espresso un parere in data [DD/MM/YYYY].
- (38) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi²⁴, in casi debitamente motivati gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra le componenti della direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

- 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;

²² 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).

²³ 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).

²⁴ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

- l) attraversamento di una o più strisce longitudinali continue;
 - m) guida contromano;
 - n) mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza;
 - p) uso di un veicolo sovraccarico.";
- 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 Consiglio;
 - b) la direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*;
 - 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 europea**;
 - d) le disposizioni relative ai diritti degli indagati e imputati di cui alle direttive 2010/64/UE***, 2012/13/UE****, 2013/48/UE*****, (UE) 2016/343*****, (UE) 2016/800***** e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio*****.

* 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).

** GU C 197 del 12.7.2000, pag. 3.

*** 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).

**** 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).

***** 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);

***** 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).

***** 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).

***** 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).";

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera j) è sostituita dalla seguente:

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

b) la lettera l) è sostituita dalla seguente:

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

c) sono aggiunte le seguenti lettere da o) a z):

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

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

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

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", la non conformità alle norme sulla formazione e l'utilizzo esclusivamente a fini di emergenza di una corsia temporanea creata tra i veicoli, che deve essere formata dai conducenti per 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 stabilite nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali di recepimento della direttiva 96/53/CE del Consiglio*, 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) "lettera d'informazione", la prima comunicazione che ricevono le persone di cui all'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, e che contiene quanto meno le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, a prescindere dal fatto che si tratti di una decisione amministrativa o giudiziaria o di qualsiasi altro documento trasmesso dallo Stato membro dell'infrazione o da un'entità abilitata in tal senso a norma della legislazione di tale Stato membro fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale competente;

w) "documenti di follow-up", le decisioni amministrative o giudiziarie o qualsiasi altro documento che lo Stato membro dell'infrazione o qualsiasi entità abilitata in tal senso a norma della legislazione di tale Stato membro emette dopo la lettera d'informazione in relazione a tale lettera o all'infrazione in materia di sicurezza stradale in questione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale competente;

x) "persona responsabile", la persona responsabile di un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, in conformità al diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione;

y) "utente finale", qualsiasi persona fisica che non sia il proprietario o l'intestatario del veicolo con cui è stata commessa una delle infrazioni 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 delle persone di cui all'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma.

* 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).";

3) è inserito il seguente articolo 3 bis:

"Articolo 3 bis

Punti di contatto nazionali

1. Ai fini dello scambio di informazioni a norma della presente direttiva, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi punti di contatto nazionali cooperino con le autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, in particolare al fine di garantire che tutte le informazioni necessarie siano condivise in tempo utile e che siano rispettati i termini fissati all'articolo 4 bis, paragrafo 5, e all'articolo 5 bis, paragrafo 2.";

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Procedure per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lo Stato membro concede ai punti di contatto nazionali degli altri Stati membri 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 ai proprietari, agli intestatari o agli utenti finali dei veicoli, se disponibili.

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, il punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione utilizza un numero completo di immatricolazione.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli elementi dei dati elencati nella sezione 2, parti I, II e IV, dell'allegato siano disponibili e aggiornati nei rispettivi registri di immatricolazione nazionali.

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

4. Gli Stati membri rispondono con il messaggio "Informazioni non comunicate" anziché con i dati richiesti nei seguenti casi:

- a) il veicolo è stato rottamato;
- b) il numero completo di immatricolazione del veicolo non è fornito nella ricerca effettuata in forma di richiesta in uscita a norma del paragrafo 1;
- c) il numero completo di immatricolazione del veicolo fornito nella ricerca effettuata in forma di richiesta in uscita a norma del paragrafo 1 è scaduto o errato.

Gli Stati membri rispondono con il messaggio "Veicolo o targa d'immatricolazione rubati" anziché con i dati richiesti se il veicolo o la sua targa d'immatricolazione sono registrati come rubati nei registri di immatricolazione nazionali.

5. Per la ricerca automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli gli Stati membri utilizzano l'applicazione informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris), progettata appositamente, e le versioni modificate di tale applicazione.

Gli Stati membri provvedono affinché la ricerca automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli sia sicura, efficiente sotto il profilo dei costi, rapida e affidabile ed effettuata con mezzi interoperabili nell'ambito di una struttura decentrata.

L'applicazione prevede tanto la modalità di scambio online in tempo reale quanto la modalità di scambio online per gruppo, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple in un unico messaggio. Le informazioni scambiate tramite Eucaris sono trasmesse in forma cifrata.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire le procedure e le specifiche tecniche, comprese le misure di cibersicurezza, per le ricerche automatizzate

effettuate a norma del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.

7. Finché non saranno applicabili gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 6 del presente articolo, le ricerche di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono effettuate in conformità alle procedure di cui al capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI*, applicate congiuntamente all'allegato della presente direttiva.

8. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione delle applicazioni informatiche e delle relative versioni modificate di cui al paragrafo 5.

* 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).";

5) sono inseriti i seguenti articoli 4 bis, 4 ter e 4 quater:

"Articolo 4 bis

Assistenza giudiziaria nell'identificazione della persona responsabile

1. Gli Stati membri si prestano assistenza giudiziaria se, sulla base dei risultati della ricerca automatizzata effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lo Stato membro dell'infrazione non è in grado di identificare la persona responsabile 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.

2. Lo 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 presentata solo da un'autorità amministrativa o giudiziaria o dall'autorità di polizia competente nel caso in questione, in conformità al diritto nazionale di tale Stato membro.

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

Allo Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza può essere richiesto di:

- a) confermare, sulla base delle informazioni già in suo possesso, che si può presumere con un ragionevole grado di certezza che la persona registrata visivamente dall'apparecchiatura di rilevamento dello Stato membro dell'infrazione sia il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo o qualsiasi persona che si presume sia responsabile di una delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1;
- b) invitare il proprietario, l'intestatario o l'utente finale del veicolo, o qualsiasi persona che si presume sia responsabile di una delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, a fornire informazioni sull'identità della persona responsabile, in conformità al diritto nazionale.

4. Se riceve una delle richieste di cui al paragrafo 3, lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza raccoglie le informazioni richieste, a meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto elencati al

paragrafo 7 o che sia impossibile raccogliere le informazioni richieste. Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza trasmette senza indebito ritardo le informazioni richieste per via elettronica tramite il proprio punto di contatto nazionale al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione.

Nel caso di cui al paragrafo 3, secondo comma, lettera b), lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza richiede le informazioni conformemente alle procedure nazionali applicabili come se l'atto d'indagine in questione fosse stato disposto dalle proprie autorità, a meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto di cui al paragrafo 7.

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

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

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

Nei casi in cui risulta evidente che non sarà in grado di raccogliere tutte le informazioni richieste o parte di esse, lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza notifica immediatamente allo Stato membro dell'infrazione una spiegazione dettagliata dei relativi motivi.

6. Gli Stati membri destinatari della richiesta possono prevedere una procedura amministrativa o giudiziaria preliminare di convalida volta a garantire che le informazioni richieste siano necessarie e proporzionate ai fini dell'identificazione della persona responsabile, in particolare tenendo conto dei diritti dei presunti responsabili.

7. Gli Stati membri possono rifiutare di fornire le informazioni supplementari richieste in conformità al 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*;
- c) la fornitura delle informazioni richieste sarebbe lesiva di interessi essenziali di sicurezza nazionale, metterebbe in pericolo la fonte delle informazioni o comporterebbe l'uso di informazioni classificate riguardanti attività di intelligence specifiche;
- d) la sussistenza di 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 rivelerebbe l'identità di una persona protetta in conformità al diritto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza;
- f) se lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza prevede una procedura amministrativa o giudiziaria preliminare di convalida di cui al paragrafo 6, ma lo Stato membro dell'infrazione non ha convalidato la richiesta prima di trasmetterla e, sulla base delle circostanze del caso specifico, le informazioni richieste non sono considerate necessarie e proporzionate ai fini dell'identificazione della persona responsabile.

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

8. Gli Stati membri assicurano che i mezzi d'impugnazione equivalenti a quelli disponibili in un caso interno analogo siano applicabili ai casi di cui al paragrafo 3, secondo comma, lettera b).

9. I punti di contatto nazionali dello Stato membro dell'infrazione, dello Stato membro d'immatricolazione e dello Stato membro di residenza possono consultarsi, tramite qualsiasi mezzo appropriato, al fine di agevolare l'applicazione efficace del presente articolo.

10. La richiesta di cui al paragrafo 2 è trasmessa nella lingua o in una delle lingue dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza notificate alla Commissione, in conformità all'articolo 5 bis, paragrafo 8.

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

11. La Commissione adotta atti di esecuzione per specificare ulteriormente il contenuto del modulo elettronico standard per la richiesta, i mezzi di trasmissione delle informazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 e le funzionalità e le specifiche tecniche dell'applicazione informatica per lo scambio di dati, comprese le misure di cibersicurezza. 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.

Il modulo elettronico standard per la richiesta contiene le informazioni seguenti:

- a) la decisione amministrativa o giudiziaria sulla convalida delle informazioni richieste, di cui al paragrafo 6, e i dettagli sull'autorità che ha adottato la decisione, ove applicabile;
- b) gli elementi dei dati relativi ai proprietari, ai titolari o agli utenti finali dei veicoli ottenuti a seguito della ricerca automatizzata effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1;
- c) ove disponibile, la registrazione visiva della persona responsabile recuperata dall'apparecchiatura di rilevamento, in particolare gli autovelox.

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

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 responsabile, ad esempio misure relative all'obbligo 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, gli Stati membri possono, in particolare:
 - a) consegnare atti ai presunti responsabili delle 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;
 - b) applicare, nella misura più ampia possibile, gli obblighi imposti ai presunti responsabili che sono rilevanti ai fini dell'identificazione della persona responsabile.

Articolo 4 quater

Uso di altre banche dati

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

- 6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. Lo 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, lo Stato membro dell'infrazione informa senza indugio, mediante una lettera d'informazione, il presunto responsabile tanto dell'infrazione in materia di sicurezza stradale quanto della decisione di avviare un procedimento di follow-up.

La lettera d'informazione può avere finalità diverse da quelle di cui al secondo comma.

2. La lettera d'informazione comprende quanto meno:

- a) l'indicazione che la lettera 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;
- 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 procedure atte a far sì che le persone di cui al paragrafo 1, secondo comma, del presente articolo informino le autorità dello Stato membro dell'infrazione in merito all'identità della persona responsabile a norma dell'articolo 4 ter;
- 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;
- j) ove applicabile, un'indicazione chiara del fatto che l'entità pubblica o privata che invia la lettera è abilitata mediante apposita delega dallo Stato membro dell'infrazione a norma dell'articolo 5 ter e una chiara demarcazione tra gli importi delle somme richieste, sulla base del relativo fondamento giuridico.

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

4. Su richiesta dei presunti responsabili, lo Stato membro dell'infrazione provvede affinché sia consentito l'accesso a tutte le informazioni sostanziali in possesso delle autorità competenti per le indagini su un'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

5. Gli Stati membri provvedono affinché l'inizio dei termini entro i quali i non residenti possono esercitare il loro diritto di ricorso o di richiedere un'attenuazione

delle sanzioni, in conformità al paragrafo 2, lettere e) e i), corrisponda alla data di ricevimento della lettera d'informazione.";

7) sono inseriti i seguenti articoli 5 bis e 5 ter:

"Articolo 5 bis

Consegna della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up

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

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

Gli Stati membri provvedono affinché tutti gli altri documenti di follow-up siano inviati entro 15 giorni dall'evento che ne ha reso necessario l'invio.

3. Lo Stato membro dell'infrazione può inviare la lettera d'informazione o i documenti di follow-up ai presunti responsabili tramite le autorità 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 a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti;
- c) la consegna dell'atto 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 a mezzo raccomandata o con mezzi elettronici equivalenti sia in quel caso particolare inefficace o inappropriata.

4. La richiesta di avviare la procedura di assistenza giudiziaria di cui al paragrafo 3 può essere presentata solo da un'autorità amministrativa o giudiziaria o dall'autorità di polizia competente nel caso in questione, in conformità al diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione.

Il punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione trasmette la lettera d'informazione o i documenti di follow-up da consegnare al punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza, unitamente a una richiesta in formato elettronico strutturato.

5. Gli Stati membri provvedono affinché la lettera d'informazione e i documenti di follow-up da consegnare a norma del paragrafo 3 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.

6. Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza provvede affinché il proprio punto di contatto nazionale rediga un certificato in formato elettronico strutturato e lo invii al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione nei seguenti casi:

- a) all'espletamento delle formalità relative alla consegna della lettera d'informazione o dei documenti di follow-up a norma del paragrafo 3,
- b) se la consegna non ha esito positivo.

Se lo Stato membro dell'infrazione lo richiede, il certificato è accompagnato da una copia degli atti consegnati.

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

8. Se decide di avviare un procedimento di follow-up in relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lo Stato membro dell'infrazione invia la lettera d'informazione e i documenti di follow-up nella lingua del certificato di immatricolazione del veicolo.

Se la lingua del certificato di immatricolazione del veicolo non è disponibile o se sussistono ragionevoli dubbi sulla conformità dell'invio della lettera d'informazione o dei documenti di follow-up nella lingua del certificato di immatricolazione alla tutela dei diritti fondamentali della persona interessata, la lettera d'informazione e i documenti di follow-up sono inviati nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza del presunto responsabile.

Nei casi di cui al secondo comma del presente paragrafo, se lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza hanno più di una lingua ufficiale, le lettere d'informazione e i documenti di follow-up sono inviati nella lingua o nelle lingue ufficiali della regione, o altra suddivisione geografica, in cui è situato l'indirizzo dei presunti responsabili, o in un'altra lingua che tale Stato membro abbia dichiarato di accettare.

Ciascuno Stato membro comunica alla Commissione tutte le lingue ufficiali dell'Unione in cui può essere inviata la lettera d'informazione, suddividendo eventualmente tale informazione per regione o altra suddivisione geografica. La Commissione pubblica l'elenco delle lingue accettate sul portale online di cui all'articolo 8.

9. Gli Stati membri provvedono affinché ai presunti responsabili sia concesso di comunicare con le autorità dello Stato membro dell'infrazione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale, in una qualsiasi delle lingue comunicate alla Commissione dallo Stato membro d'immatricolazione o dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro dell'infrazione a norma del paragrafo 8, o, se la persona interessata ha una conoscenza insufficiente di tali lingue, in una lingua dell'Unione che parla o comprende.

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

11. Lo Stato membro dell'infrazione provvede affinché la lettera d'informazione e i documenti di follow-up consegnati ai presunti responsabili possano essere riesaminati in modo efficace e rapido da un organo giurisdizionale o da un'istituzione analoga cui sia conferito il potere di adottare decisioni giuridicamente vincolanti, su richiesta di chiunque vanti un interesse giuridico legittimo nell'esito dei procedimenti avviati a norma dell'articolo 5, qualora tali documenti non siano conformi al presente articolo.

12. La Commissione adotta atti di esecuzione per specificare il contenuto dei moduli elettronici per la richiesta di cui al paragrafo 4 e del certificato di cui al paragrafo 6, nonché le funzionalità e le specifiche tecniche dell'applicazione informatica per lo scambio di dati, comprese le misure di cibersecurity. Le specifiche dell'applicazione informatica prevedono sia la modalità di scambio asincrono sia la modalità di scambio asincrono per gruppi, entrambe online. I dati sono trasmessi utilizzando le più recenti tecnologie di cifratura. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.

Articolo 5 ter

Crediti finanziari delle entità giuridiche abilitate dagli Stati membri

Quando abilitano un'entità pubblica o privata dotata di personalità giuridica distinta a gestire i procedimenti di follow-up avviati a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, o parte di essi, compresa l'applicazione di sanzioni pecuniarie, gli Stati membri provvedono affinché i presunti responsabili non siano soggetti agli oneri a carico di tale entità in relazione alle spese legali e amministrative sostenute per la gestione di tali procedimenti. Ciò non pregiudica il diritto delle autorità degli Stati membri di addebitare oneri amministrativi proporzionati.

* 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).";

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

"Articolo 6

Relazioni e monitoraggio

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

In ciascuna 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 d'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.

In ciascuna 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 lettere d'informazione.

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.

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 responsabile;
- 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 responsabile;
- c) il numero di apparecchiature di rilevamento automatico fisse o mobili, compresi gli autovelox;
- d) il numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente da non residenti;
- e) il numero di richieste di assistenza giudiziaria trasmesse per via elettronica in conformità all'articolo 4 bis, paragrafo 3, e il numero di tali richieste nelle quali le informazioni non sono state fornite;
- f) il numero di richieste di assistenza giudiziaria trasmesse per via elettronica in conformità all'articolo 5 bis, paragrafo 4, 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

Fatti salvi gli obblighi previsti dal regolamento (UE) 2016/679, dalla direttiva (UE) 2016/680 e dalla direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio*, gli Stati membri si informano reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza, notificati a norma dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2022/2555, qualora gli incidenti si riferiscano a dati conservati in cloud virtuali o fisici o in servizi di cloud hosting.

Portale per lo scambio transfrontaliero di informazioni 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:
 - a) alla condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri nel settore disciplinato dalla presente direttiva, in particolare le norme in materia di sicurezza stradale, le procedure di ricorso, le sanzioni applicate e i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle sanzioni pecuniarie;
 - b) allo scambio di informazioni e altre interazioni tra i punti di contatto nazionali e le altre autorità competenti degli Stati membri, sia a livello reciproco sia con gli altri utenti della strada, in particolare tramite la concessione dell'accesso ad applicazioni specifiche degli Stati membri che agevolano l'applicazione delle sanzioni, anche per il pagamento di sanzioni pecuniarie, ove applicabile. Ciò può comprendere lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli e dei dati relativi ai presunti responsabili o alle persone responsabili delle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.
2. L'accesso al portale CBE è fornito ai punti di contatto nazionali e alle altre autorità competenti per l'identificazione delle persone responsabili e per l'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale negli Stati membri.
3. Gli Stati membri assistono gli utenti della strada nel verificare l'autenticità delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up. A tal fine gli Stati membri condividono attraverso il portale CBE, tra di loro e con la Commissione, i modelli delle lettere di informazione e dei documenti di follow-up emessi dalle rispettive autorità e utilizzati nei casi transfrontalieri. Inoltre gli Stati membri si informano reciprocamente in merito alle autorità e alle entità giuridiche abilitate cui è conferito il diritto di emettere tali lettere e documenti. La Commissione è il titolare del trattamento del portale CBE, in conformità al regolamento 2018/1725**.
4. Il portale CBE è compatibile con l'interfaccia istituita a norma del regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio*** e con altri portali o piattaforme aventi finalità analoghe, come il portale europeo della giustizia elettronica.
5. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate agli altri Stati membri e alla Commissione, ai fini del presente articolo, e interagiscono periodicamente con gli utenti della strada attraverso il portale CBE.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione volti a definire le specifiche tecniche, comprese le misure di cibersicurezza, necessarie ai fini dell'utilizzo e della manutenzione del portale CBE. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.

* 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).

** 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).

*** 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).";

- 9) è inserito il seguente articolo 8 bis:

"Articolo 8 bis

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

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

- 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 il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis

Procedura di comitato

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

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, questa procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

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.

* 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).";

- 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.";

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

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva [entro due anni dalla sua entrata in vigore]. 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
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1.2. Settore/settori interessati

Trasporti, sicurezza stradale

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

una nuova azione

una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁷³

la proroga di un'azione esistente

la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della presente iniziativa è migliorare la sicurezza stradale mediante una più efficace applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale nell'UE.

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono i seguenti:

- aumentare il rispetto, da parte dei conducenti non residenti, di ulteriori norme in materia di sicurezza stradale;
- razionalizzare le procedure di assistenza giudiziaria tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale;
- rafforzare la tutela dei diritti fondamentali dei trasgressori non residenti, compreso l'allineamento alle nuove norme dell'UE in materia di protezione dei dati personali.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

L'iniziativa contribuirà all'obiettivo generale di aumentare la sicurezza stradale nell'UE mediante una migliore applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale nel caso di trasgressori non residenti che spesso sfuggono alle sanzioni. Avrà un forte impatto positivo stimato in termini di vite salvate e feriti evitati (384 vite salvate e 21 405 feriti evitati).

L'ambito di applicazione della proposta sarà esteso ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale, quali il mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo

⁷³ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

che precede, il sorpasso pericoloso, la sosta pericolosa, il superamento di una o più strisce continue, la guida contromano o su una corsia di emergenza e la guida di un veicolo sovraccarico. Estendendo l'ambito di applicazione a tali infrazioni, nel 2025 il numero di infrazioni rilevate dovrebbe aumentare del 2 % rispetto allo scenario di riferimento e di conseguenza nell'intero periodo di valutazione.

Attualmente circa il 20 % di tutte le indagini relative alle infrazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero falliscono a causa di problemi tecnici relativi ad esempio alla disponibilità di informazioni accurate nei registri di immatricolazione nazionali e all'identificazione della persona responsabile. Si prevede che la proposta determinerà un aumento del numero di indagini condotte con buon esito. Introduce misure volte a migliorare il contenuto dei registri di immatricolazione e lo scambio di informazioni esistente tra le autorità responsabili dell'applicazione delle norme. Oltre a tali misure, essa comprende procedimenti di indagine di follow-up su misura basati sullo scambio elettronico di informazioni specifiche, come ad esempio prove visive, per una migliore identificazione della persona responsabile. Consente inoltre di applicare l'obbligo per il proprietario/l'intestatario del veicolo di collaborare con le autorità responsabili dell'applicazione delle norme nell'identificazione del conducente/trasgressore effettivo, conformemente al diritto nazionale degli Stati membri.

La proposta contribuisce a migliorare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni, in quanto le misure volte a migliorare le indagini e l'identificazione delle persone responsabili avranno anche un impatto positivo sul numero di infrazioni oggetto di indagini con esito positivo e di conseguenza, attraverso la parità di trattamento dei conducenti, consentirà un aumento dei tassi di applicazione.

La proposta introduce misure volte a migliorare la tutela dei diritti fondamentali dei conducenti non residenti al fine di garantire che la lettera d'informazione o i documenti di follow-up emessi dalle autorità responsabili dell'applicazione delle norme in merito all'infrazione contengano tutte le informazioni necessarie sui procedimenti amministrativi o penali, siano redatti in una lingua comprensibile ai conducenti e sia possibile verificarne l'autenticità.

Infine, la proposta mira a migliorare l'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale sulla base degli interventi esistenti. Ciò significa che lo scenario di riferimento contiene già alcune misure per affrontare i problemi individuati. Le misure incluse nella proposta sono principalmente di natura tecnica e integrano le norme esistenti, pur riconoscendo che l'armonizzazione dei sistemi giuridici nazionali, comprese le procedure alla base delle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per tali infrazioni, che potrebbe aumentare notevolmente la percentuale di indagini con esito positivo, non rappresenta un'opzione praticabile.

La prevista estensione dell'ambito di applicazione della proposta e la semplificazione delle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, adattate all'individuazione di massa delle infrazioni spesso qualificate come amministrative e digitalizzate attraverso la creazione di piattaforme informatiche e di un portale informatico specifici, consentiranno di indagare efficacemente su un maggior numero di infrazioni, riducendo in tal modo l'impunità dei trasgressori non residenti. I conducenti non residenti adegueranno di conseguenza il loro comportamento sulle strade. Ciò dovrebbe tradursi in un minor numero di infrazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero rispetto allo scenario di riferimento.

1.4.4. *Indicatori di prestazione*

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

La Commissione monitorerà i seguenti indicatori di prestazione relativi all'attuazione e all'efficacia dell'applicazione dell'iniziativa/dell'intervento (articolo 6 della proposta):

- il numero totale di infrazioni registrate in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, rilevate automaticamente o senza identificare in loco la persona responsabile;
- il numero di infrazioni registrate in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso da quello in cui è avvenuta l'infrazione e rilevate automaticamente o senza identificare in loco la persona responsabile;
- il numero di apparecchiature di rilevamento automatico fisse o mobili, come gli autovelox;
- il numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente dai non residenti;
- il numero di richieste trasmesse per via elettronica nell'ambito della procedura di assistenza giudiziaria (indagine di follow-up) e il numero di casi in cui le informazioni non sono state fornite;
- il numero di richieste trasmesse per via elettronica relative alla consegna degli atti e il numero di casi in cui non è stato possibile consegnare gli atti.

1.5. **Motivazione della proposta/iniziativa**

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

Non sono definiti requisiti specifici da soddisfare a breve o a lungo termine. Tuttavia, a breve termine si prevede che l'iniziativa ridurrà in modo significativo l'impunità dei trasgressori non residenti, basandosi nel contempo sull'attuale direttiva che ha contribuito in modo significativo a eliminare l'anonimato di tali trasgressori. A lungo termine, è prevista una riduzione più marcata degli incidenti stradali che causano vittime e feriti gravi in cui sono coinvolti conducenti non residenti.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Il valore aggiunto dell'iniziativa è simile al valore aggiunto dell'UE dell'attuale direttiva. Gli accordi bilaterali e multilaterali esistenti (come l'accordo CBE del Forum di Salisburgo) non sarebbero in grado di raggiungere lo stesso livello di efficacia della direttiva sia nel porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti, sia nel garantire la parità di trattamento di tutti gli utenti della strada. Dalla valutazione della direttiva è emerso che, se gli Stati membri intendessero conseguire gli stessi risultati concludendo accordi bilaterali, sarebbe necessario sottoscrivere centinaia di accordi, il che determina un'enorme complessità e possibili incoerenze e, in ultima analisi, comporta costi significativi per le amministrazioni nazionali. Il

valore aggiunto dell'azione dell'UE può pertanto essere considerato anche dal punto di vista della maggiore efficienza che deriva dalla presenza di un quadro unico.

È possibile rimediare alle carenze dell'attuale direttiva, in particolare la sua scarsa efficacia, solo mediante un'azione a livello dell'UE. Solo uno strumento UE può garantire un'applicazione transfrontaliera coerente ed efficiente delle norme in materia di sicurezza stradale in tutta l'UE.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Dalla valutazione dell'attuale direttiva è emerso che essa ha avuto un impatto positivo sull'eliminazione dell'anonimato dei trasgressori che hanno commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale all'estero, in quanto nel corso del tempo è aumentato il numero di infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da non residenti che sono state oggetto di indagini. Le misure dell'attuale direttiva erano tuttavia inadeguate per eliminare l'impunità dei trasgressori. Nel 2015 circa il 50 % delle infrazioni rilevate in materia di sicurezza stradale commesse da non residenti non è stato oggetto di indagini e circa il 50 % delle sanzioni pecuniarie per tali infrazioni oggetto di indagine non è stato applicato. Per quasi tutte le infrazioni per cui i trasgressori si sono rifiutati di pagare, le sanzioni pecuniarie non sono state riscosse, ossia le sanzioni effettivamente riscosse erano essenzialmente frutto di pagamenti volontari.

La principale spiegazione di tale fenomeno risiede nelle difficoltà di cooperazione tra gli Stati membri nelle indagini sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e nelle difficoltà ad applicare le sanzioni dopo lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, in particolare quando si applicano regimi di responsabilità giuridica differenti. Tale cooperazione è apparsa tuttavia efficace tra gli Stati membri che hanno concluso accordi bilaterali o multilaterali che integrano il diritto dell'UE.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La proposta di revisione della direttiva CBE è coerente con altre normative dell'UE in materia di sicurezza stradale. Fa riferimento alla direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli per quanto riguarda la classificazione degli elementi dei dati di immatricolazione dei veicoli; estende l'ambito di applicazione della direttiva CBE all'infrazione relativa all'uso di un veicolo sovraccarico, ed è quindi strettamente collegata con l'applicazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio relativa alle dimensioni massime e ai pesi massimi autorizzati dei veicoli; integra la direttiva sulla patente di guida consentendo l'uso di dati personali provenienti dai registri delle patenti di guida per le indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, informando i trasgressori in merito alle sanzioni applicate che incidono sulla loro abilitazione alla guida e identificando la persona responsabile delle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La proposta è altresì coerente con una serie piuttosto ampia di strumenti giuridici e iniziative in corso a livello dell'Unione nel settore della cooperazione giudiziaria e di polizia, di cui occorre tenere conto nell'ambito della presente iniziativa: ad esempio, i procedimenti di indagine transfrontalieri esistenti nel quadro della convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea, l'ordine europeo di indagine e le decisioni Prüm attualmente in fase di revisione.

Per garantire un approccio coerente nell'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale, è stato realizzato un pacchetto negoziale che comprende tre iniziative: oltre alla presente proposta di direttiva che modifica la direttiva CBE, contiene anche una proposta di direttiva sulla patente di guida (che sostituisce la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida) e una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'esecuzione di talune decisioni di ritiro della patente di guida con effetto a livello dell'Unione.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

I costi una tantum nel 2025 e i costi di adeguamento ricorrenti fino al 2050 a carico della Commissione riguardano principalmente la realizzazione del sistema informatico per consentire l'interazione tra autorità/organizzazioni governative, persone fisiche e giuridiche nei procedimenti amministrativi e penali transfrontalieri. La funzionalità informativa del portale informatico dedicato si baserà sul portale esistente gestito dalla Commissione (Going abroad) e l'aggiornamento di tale sistema consentirebbe un utilizzo ottimale dell'assetto attuale e delle risorse investite fino ad ora. La realizzazione del sistema informatico non richiede un aumento delle risorse umane.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2025 al 2027
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti⁷⁴

Gestione diretta a opera della Commissione

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

L'attuazione della proposta richiede l'istituzione e il mantenimento di un nuovo sistema informatico. Tale sistema dovrebbe collegare le reti esistenti di sistemi informatici nazionali e di punti di accesso interoperabili che operano sotto la responsabilità e la gestione individuali di ciascuno Stato membro, al fine di consentire lo scambio transfrontaliero sicuro e affidabile delle informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La Commissione definirà soluzioni informatiche adeguate negli atti di esecuzione, tra cui la progettazione/l'architettura e le specifiche tecniche per un portale digitale dedicato e sistemi elettronici (piattaforme di interfaccia) per interconnettere i sistemi nazionali per lo scambio di

⁷⁴ Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

informazioni, che gli Stati membri possono scegliere di utilizzare. I costi di adeguamento per la Commissione dovrebbero consistere in tre elementi di costo principali (calcolati in valore netto attuale), come illustrato di seguito:

- i costi di adeguamento non ricorrenti (una tantum) sostenuti nel 2025 per lo scambio di informazioni tra Stati membri per quanto riguarda la verifica della lettera d'informazione e dei documenti di follow-up attraverso il portale informatico dedicato, stimati a 405 000 EUR;
- i costi di adeguamento non ricorrenti (una tantum) sostenuti nel 2025 per la creazione del portale informatico dedicato, stimati a 70 000 EUR;
- i costi di adeguamento ricorrenti (sviluppo, manutenzione e supporto del portale informatico dedicato) stimati a circa 50 000 EUR all'anno, finalizzati a uno scambio di informazioni più interattivo tra le autorità responsabili dell'applicazione delle norme degli Stati membri e i cittadini/gli utenti della strada, non solo per quanto riguarda le norme vigenti in materia di sicurezza stradale applicabili (l'attuale sito web della Commissione Going abroad), ma anche i sistemi sanzionatori e le procedure di ricorso applicabili.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

I compiti svolti direttamente dalla DG MOVE seguiranno il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio attuato dalla Commissione e dalle agenzie esecutive, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia dell'applicazione dell'iniziativa/dell'intervento attraverso la comunicazione di indicatori specifici (articolo 6 della proposta) che comprendono, ad esempio, il numero di richieste automatizzate in uscita/in entrata effettuate dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione e indirizzate allo Stato membro di immatricolazione del veicolo, o il numero di infrazioni registrate in materia di sicurezza stradale che sono rilevate automaticamente o senza identificare in loco la persona responsabile e commesse con veicoli immatricolati all'estero, o il numero di apparecchiature automatiche di controllo (ad esempio autovelox), o le sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente dai non residenti.

Il nuovo periodo di riferimento delle relazioni degli Stati membri è esteso dagli attuali due anni a quattro anni, allineandolo al calendario di valutazione della Commissione e riducendo gli oneri amministrativi a carico delle autorità nazionali. Le piattaforme informatiche sono intese a facilitare la compilazione automatica dei dati mediante specifiche funzionalità di rendicontazione.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

L'unità all'interno della DG MOVE responsabile del settore gestirà l'attuazione della direttiva, in collaborazione con altre unità e DG competenti.

La spesa sarà eseguita in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento finanziario. La strategia di controllo degli appalti e delle sovvenzioni in seno alla DG MOVE prevede controlli giuridici, operativi e finanziari specifici ex ante delle procedure (compreso, per gli appalti, un esame a cura del comitato consultivo per gli appalti e i contratti) e della firma dei contratti e degli accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette a controlli ex ante e, se necessario, a controlli ex post e finanziari.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

Rischio molto basso. Il portale informatico dedicato si baserà sull'attuale sito web Going abroad (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_it.htm) e sarà aggiornato in modo da renderlo più interattivo e fornire funzionalità aggiuntive. I rischi individuati sono collegati al ricorso alle procedure di appalto: termini, disponibilità dei dati, invio tempestivo di informazioni al mercato ecc. Questi rischi sono presi in considerazione dal regolamento finanziario e mitigati dalla

serie di controlli interni posti in essere dalla DG MOVE per gli appalti di questo valore.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

L'aumento di bilancio richiesto riguarda l'istituzione e il mantenimento del sistema informatico. Per quanto riguarda le attività di controllo relative ai sistemi informatici sviluppati o gestiti dalla direzione responsabile della proposta, il comitato direttivo per l'informatica monitora regolarmente le banche dati della direzione e i progressi compiuti, tenendo conto della semplificazione e dell'efficienza in termini di costi delle risorse informatiche della Commissione.

La DG MOVE riferisce annualmente, nella relazione annuale di attività, in merito ai costi legati al controllo delle sue attività. Il profilo di rischio e il costo dei controlli per le attività di appalto sono in linea con i requisiti.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi viene effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni, ecc.) saranno inserite in tutti gli accordi e i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;
- per contrastare le frodi, la corruzione e altre attività illegali saranno applicate senza limitazioni le disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF);

Nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e su una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della direzione di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

Le disposizioni contrattuali applicabili agli appalti pubblici garantiscono che gli audit e le verifiche in loco possano essere effettuati dai servizi della Commissione, compreso l'OLAF, applicando le disposizioni standard raccomandate dall'OLAF.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non-diss. ⁷⁵	di paesi EFTA ⁷⁶	di paesi candidati e potenziali candidati ⁷⁷	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
01	02 20 04 01	Diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Tipo di spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

⁷⁵ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁷⁶ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁷⁷ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito: Non saranno necessari stanziamenti aggiuntivi. Gli importi necessari per finanziare il progetto saranno riassegnati dagli stanziamenti già programmati nella programmazione finanziaria ufficiale nell'ambito delle voci di bilancio specifiche.

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	01	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	----	--

DG: MOVE			Anno 2025 ⁷⁸	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Anno 2029+	TOTALE (2025 – 2050)
• Stanziamenti operativi								
Linea di bilancio ⁷⁹ 02 20 04 01	Impegni	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Linea di bilancio	Impegni	(1b)						
	Pagamenti	(2b)						
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁸⁰								
Linea di bilancio		(3)						

⁷⁸ L'anno 2025 è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁷⁹ Secondo la nomenclatura di bilancio ufficiale.

⁸⁰ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

TOTALE stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)						0,051
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche operative, ricopiare nella sezione sotto:

TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)						
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi in primis nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Anno 2029+	TOTALE 2025 – 2050
DG: <.....>							
• Risorse umane							
• Altre spese amministrative							
TOTALE DG <.....>	Stanziamanti						

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)								
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Anno 2029+	TOTALE 2025 — 2050
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamenti	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)										TOTALE			
	RISULTATI																			
	Tipo ⁸¹	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁸² ...																				
- Risultato																				
- Risultato																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 1																				
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 2																				
TOTALE																				

⁸¹ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

⁸² Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici...".

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁸³	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese amministrative							
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							

Esclusa la RUBRICA 7⁸⁴ del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese amministrative							
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							

TOTALE							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁸³ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021). Lo stesso per gli anni successivi.

⁸⁴ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- in sede						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁸⁵ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁸⁶ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Gli importi necessari per finanziare il progetto saranno riassegnati dalla linea di bilancio 02.200401.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁸⁷	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁸⁷ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021). Lo stesso per gli anni successivi.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁸⁸					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

⁸⁸ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.