

Bruxelles, 12 maggio 2023
(OR. en)

8929/23

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

**TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	7444/1/23 REV 1
n. doc. Comm.:	6792/23
Oggetto:	Preparazione della sessione del Consiglio " <u>Trasporti</u> , telecomunicazioni e energia" del 1° giugno 2023 Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

Nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale, il 1° marzo 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.

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

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) quale relatore.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta nella 578^a sessione plenaria il 27 aprile 2023.

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

Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 2 marzo 2023 con una presentazione generale della proposta. L'8 marzo 2023 è stata esaminata la valutazione d'impatto. Il 15 marzo, il 5 aprile, il 19 aprile e il 3 maggio 2023 il gruppo ha proseguito l'esame dettagliato della proposta.

IV. LAVORI IN VISTA DI UN COMPROMESSO

Il 5 aprile 2023 la presidenza ha presentato un primo documento informale (WK 4408/23) per orientare la discussione sulla proposta in sede di gruppo. Il 14 aprile la presidenza ha elaborato una prima proposta di compromesso (doc. ST 7444/23), che è stata esaminata in sede di gruppo il 19 aprile. Sulla scorta delle osservazioni sul primo testo di compromesso, la presidenza ha elaborato un secondo testo di compromesso (doc. ST 7444/1/23 REV 1), che è stato discusso il 3 maggio.

V. CONCLUSIONI

Sulla base dei lavori svolti finora, la presidenza è giunta alle seguenti conclusioni.

1. La maggior parte degli Stati membri ritiene che l'ambito di applicazione della direttiva potrebbe essere ampliato ad altre infrazioni stradali. Saranno tuttavia necessari ulteriori lavori per delimitare l'estensione dell'ambito di applicazione, in particolare per includere le zone ad accesso regolamentato per i veicoli. Sarà inoltre importante garantire l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli da parte delle autorità competenti, in modo da garantire la protezione dei dati e, in particolare, fornire garanzie supplementari qualora imprese private siano coinvolte nell'uso e nel trattamento dei dati personali ottenuti dalle autorità competenti. La maggior parte degli Stati membri è riluttante a includere altre infrazioni stradali che non riguardano la sicurezza stradale o le zone ad accesso regolamentato per i veicoli.

2. Le seguenti questioni meritano particolare attenzione.

- Per quanto riguarda la procedura di assistenza giudiziaria per l'identificazione della persona responsabile, va osservato che essa riveste particolare importanza per gli Stati membri che dispongono di un sistema di responsabilità oggettiva, in base al quale essi possono chiamare a rispondere dell'infrazione stradale commessa con un veicolo immatricolato nell'Unione unicamente il conducente. Occorre esaminare ulteriormente in che modo il carico di lavoro amministrativo possa essere contenuto, in quanto alcuni Stati membri hanno espresso riserve sulla potenziale mole di lavoro connessa alla prestazione di assistenza ad altri Stati membri per identificare il conducente.
- Per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite al conducente che è stato oggetto di un controllo stradale in loco, sarà importante operare una distinzione tra il contenuto delle informazioni da fornire e la modalità con cui trasmettere le informazioni a seconda della situazione specifica. Le informazioni dovrebbero essere differenziate a seconda del sistema di responsabilità, del fatto che l'infrazione sia stata rilevata automaticamente o meno e della possibilità o meno di effettuare il pagamento in loco.
- Una volta che le informazioni sull'infrazione sono state trasmesse al presunto responsabile, è possibile che quest'ultimo debba contattare l'autorità competente, il che potrebbe implicare uno scambio di documenti di follow-up. Nella proposta della Commissione ciò dovrebbe avvenire nella lingua del certificato di immatricolazione del presunto responsabile o in qualsiasi altra lingua ufficiale dell'Unione scelta dal presunto responsabile. Sebbene gli Stati membri riconoscano che potrebbe essere utile comunicare nella lingua scelta dal presunto responsabile al fine di garantire un elevato livello di protezione dei diritti fondamentali, gli Stati membri continuano a sollevare perplessità riguardo al carico di lavoro amministrativo e ai costi che ciò potrebbe comportare.

3. Saranno necessari altri interventi tecnici e concettuali sul compromesso della presidenza al fine di elaborare una posizione che ottenga il sostegno degli Stati membri.

Si invitano pertanto il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alla proposta di revisione della direttiva CBE.