



Documento di seduta

cor01

7.11.2024

RETTIFICA

alla posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 24 aprile 2024
in vista dell'adozione della direttiva in vista dell'adozione della direttiva (UE) 2024/... 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

P9_TA(2024)0324
(COM(2023)0126 – C9-0034/2023 – 2023/0052(COD))

In applicazione dell'articolo 251 del regolamento del Parlamento europeo, la posizione citata è
corretta come segue:

DIRETTIVA (UE) 2024/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

**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,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 228 del 29.6.2023, pag. 154.

² Posizione del Parlamento europeo del 24 aprile 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio³ 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 a livello transfrontaliero per le infrazioni in materia di sicurezza stradale e dell'applicazione delle sanzioni migliora la sicurezza stradale, in quanto incoraggia i conducenti non residenti a commettere meno infrazioni e a guidare in modo più sicuro.
- (2) ***La conoscenza, da parte dei cittadini dell'Unione, delle norme vigenti in materia di sicurezza stradale, delle sanzioni applicabili nei vari Stati membri e dell'elevata probabilità di una sanzione inevitabile promuove la sicurezza stradale e riduce il numero di infrazioni in materia di sicurezza stradale e i pericoli della strada.***

³ 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).

- (3) L'esperienza 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 fondamentali e procedurali 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 sanzioni pecuniarie e nelle procedure di ricorso. La presente direttiva mira pertanto a migliorare l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione ("Stato membro dell'infrazione"). Ciò contribuirebbe 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.

- (4) Nel quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 — prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", del 19 giugno 2019, la Commissione ha ribadito il suo impegno 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 nella dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale adottata il 29 marzo 2017 dai ministri dei Trasporti degli Stati membri dell'Unione. Al fine di conseguire tali obiettivi la Commissione, nella sua comunicazione del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro", ha annunciato l'intenzione di rivedere la direttiva (UE) 2015/413.
- (5) L'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 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 (TFUE), le infrazioni da aggiungere a tale direttiva dovrebbero dimostrare una *diretta* connessione con la sicurezza stradale, intervenendo su un comportamento pericoloso e imprudente che rappresenta un grave rischio per gli utenti della strada. L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe altresì rispecchiare il progresso tecnico nel rilevamento automatico delle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

- (6) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale sono qualificate ai sensi del diritto nazionale come infrazioni amministrative o infrazioni penali. Pertanto, a seconda delle procedure nazionali applicabili, tali infrazioni potrebbero dare luogo a procedimenti avviati da autorità amministrative o giudiziarie dinanzi agli organi giurisdizionali competenti in materia amministrativa o penale. *Nella maggior parte dei casi, tali infrazioni in materia di sicurezza stradale sono perseguite dagli Stati membri nel corso di un trattamento di massa che, nei casi in cui il diritto dello Stato membro dell'infrazione richiede l'identificazione precisa del conducente quale condizione preliminare per imporre la sanzione pertinente, impedisce l'efficace applicazione e/o l'emissione di un ordine europeo di indagine. Nella maggior parte dei casi le condizioni per l'emissione di un ordine europeo di indagine di cui all'articolo 6 della direttiva 2014/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ non sono soddisfatte e non è dunque possibile applicare tale direttiva, in particolare quando le infrazioni sono qualificate come amministrative. In tale contesto, le autorità nazionali dello Stato membro dell'infrazione, al fine di poter identificare i trasgressori con il grado di certezza richiesto dal rispettivo diritto nazionale, dovrebbero disporre di una procedura efficace per richiedere assistenza reciproca alle autorità nazionali competenti dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo con cui è stata commessa l'infrazione ("Stato membro d'immatricolazione") o dello Stato membro di residenza della persona interessata. Tale procedura dovrebbe basarsi su misure ben definite, che non compromettano gravemente i diritti delle persone interessate. Ciò non dovrebbe tuttavia pregiudicare le situazioni in cui, in singoli casi, le condizioni per l'applicazione della direttiva 2014/41/UE sono considerate soddisfatte; in tal caso gli Stati membri vincolati da detta direttiva dovrebbero applicare le procedure ivi stabilite. Occorre ricordare che un quadro giuridico specifico dell'Unione disciplina la cooperazione giudiziaria in materia penale, che si basa sul principio del reciproco riconoscimento delle sentenze e delle decisioni giudiziarie. È pertanto necessario che l'applicazione della direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla 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 Consiglio⁵ per*

⁴ *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).*

⁵ *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).*

quanto riguarda il reciproco riconoscimento delle sanzioni pecuniarie e dalla direttiva 2014/41/UE per quanto riguarda le procedure per l'acquisizione delle prove, e dall'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 europea⁶ per quanto riguarda le procedure di invio e consegna degli atti del procedimento. È inoltre opportuno che l'attuazione della direttiva (UE) 2015/413 lasci impregiudicati anche i procedimenti penali che richiedono garanzie specifiche per i soggetti interessati, le garanzie procedurali per indagati e imputati, sancite nelle direttive 2010/64/UE⁷, 2012/13/UE⁸, 2013/48/UE⁹, (UE) 2016/343¹⁰, (UE) 2016/800¹¹ e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

- (7) È opportuno definire le responsabilità e le competenze dei punti di contatto nazionali per garantire che essi cooperino senza soluzione di continuità con **tutte** le autorità competenti coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva. I punti di contatto nazionali dovrebbero essere sempre disponibili per tali autorità competenti e rispondere alle loro richieste **senza indebito ritardo**. Quanto sopra dovrebbe avvenire a prescindere dalla natura

⁶ *GU C 197 del 12.7.2000, pag. 3.*

⁷ *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).*

⁸ *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).*

⁹ *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).*

¹⁰ *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).*

¹¹ *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).*

¹² *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).*

dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità *competente* e, in particolare, indipendentemente dal fatto che l'autorità *competente* sia competente a livello nazionale, subnazionale o locale.

- (8) 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.

- (9) *Vari Stati membri si trovano ad affrontare il fenomeno di gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse con autovetture noleggiate in altri Stati membri. I conducenti di tali autovetture a noleggio che commettono un'infrazione in materia di sicurezza stradale restano impuniti perché possono sfruttare le differenze tra le norme degli Stati membri oltre alle carenze relative allo scambio di informazioni e all'assistenza reciproca.*

- (10) ***Il punto di contatto nazionale dello*** Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzato a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione per recuperare i dati relativi agli utenti finali dei veicoli, qualora tali informazioni siano già disponibili. È inoltre opportuno stabilire un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti intestatari, proprietari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni appropriate di cui necessitano per le indagini.
- (11) La ***persona interessata potrebbe non avere*** dimestichezza con l'ordinamento giuridico dello Stato membro dell'infrazione né parlare la sua lingua o le sue lingue ufficiali, ragion per cui i diritti fondamentali e procedurali delle persone interessate dovrebbero essere meglio tutelati. Al fine di conseguire tale obiettivo, è opportuno stabilire prescrizioni minime obbligatorie relative al contenuto della ***notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale*** e non utilizzare più l'attuale modello per la lettera d'informazione, contenente solo informazioni di base, di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2015/413.

- (12) Come minimo, la **notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale** dovrebbe **essere redatta in una formulazione comprensibile anche per chi è privo di formazione giuridica e** contenere informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica e sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, in particolare tenendo conto che le sanzioni per le infrazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva possono essere di natura non pecuniaria, come le restrizioni al diritto alla guida del trasgressore. Dovrebbero inoltre essere sostenuti i diritti della **difesa**, fornendo informazioni dettagliate sulle modalità, i luoghi e i tempi deputati all'esercizio **di tale diritto** ■ nello Stato membro dell'infrazione. **A tale riguardo, ai non residenti dovrebbe essere concesso un periodo di tempo sufficiente per presentare un'impugnazione, ad esempio un ricorso.** Se del caso, dovrebbe essere fornita anche una descrizione dei procedimenti **in contumacia**, in quanto la **persona interessata** potrebbe non prevedere di ritornare nello Stato membro dell'infrazione per partecipare al procedimento. Anche le opzioni di pagamento e le modalità per l'attenuazione dell'entità delle sanzioni dovrebbero essere rese facilmente comprensibili al fine di incentivare la cooperazione volontaria. Infine, essendo il primo documento che la **persona interessata** riceve, la **notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale** dovrebbe contenere le informazioni specificate all'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ che, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera d), di detta direttiva dovrebbero includere informazioni sulla fonte da cui provengono i dati personali, e le informazioni specificate agli articoli 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴. Tali informazioni dovrebbero essere fornite nella **notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale** direttamente o mediante un riferimento al luogo in cui sono rese disponibili. **È necessario che gli Stati membri assistano gli utenti della strada nel verificare l'autenticità delle notifiche**

¹³ 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).

¹⁴ 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).

di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up. A tal fine è necessario che gli Stati membri condividano attraverso mezzi sicuri, tra di loro e con la Commissione, i modelli delle notifiche di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up emessi dalle rispettive autorità competenti e utilizzati nei casi transfrontalieri. È altresì necessario che gli Stati membri si informino reciprocamente in merito alle autorità competenti che hanno il diritto di emettere tali notifiche di infrazione in materia di sicurezza stradale e documenti di follow-up.

- (13) Quando un conducente non residente è oggetto di un controllo su strada in loco e tale azione determina l'avvio di procedimenti di follow-up in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale, ***a tale conducente dovrebbe essere inviata una notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale. Nei casi di controlli in loco in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa da un conducente non residente e qualora l'autorità competente abbia applicato la sanzione connessa all'infrazione commessa obbligando il conducente non residente a pagare l'ammenda in loco, a quest'ultimo dovrebbero essere forniti, in loco, solo alcuni elementi essenziali di una notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale.***
- (14) Al fine di garantire che sia effettivamente la ***persona interessata*** a ricevere la ***notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale*** e gli eventuali documenti di follow-up ed evitare il coinvolgimento erroneo di terzi non interessati, la presente direttiva dovrebbe stabilire norme in materia di consegna delle notifiche di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up.

(15) Sia la *notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale* sia gli eventuali documenti di follow-up essenziali dovrebbero essere inviati nella lingua del documento d'immatricolazione del veicolo. *Nei casi in cui una notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale* e documenti di follow-up *sono* trasmessi in una lingua che la persona interessata non comprende, *quest'ultima dovrebbe essere autorizzata a chiedere di ricevere i documenti di follow-up in un'ulteriore lingua ufficiale delle istituzioni dell'Unione a sua scelta diversa dalla lingua del certificato d'immatricolazione del veicolo. L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione dovrebbe accogliere tale richiesta.*

■

(16) È opportuno prevedere un controllo giurisdizionale effettivo nei casi in cui le autorità *competenti* dello Stato membro dell'infrazione non si attengano alle norme linguistiche e alle norme in materia di consegna degli atti stabilite nella presente direttiva e nelle rispettive legislazioni nazionali.

- (17) Nei casi in cui la persona interessata non possa essere identificata con il grado di certezza richiesta dal diritto dello Stato membro dell'infrazione sulla base delle informazioni acquisite consultando il registro di immatricolazione, gli Stati membri dovrebbero cooperare al fine di accertare l'identità della persona interessata. A tal fine, dovrebbe essere introdotta una procedura di assistenza reciproca volta a identificare la persona interessata mediante una richiesta di conferma, sulla base di informazioni già in possesso dell'*autorità competente dello* Stato membro dell'infrazione, o mediante una richiesta di indagine mirata che dovrà essere svolta dalle pertinenti autorità *competenti* dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.

- (18) *Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero utilizzare un modulo elettronico standard per la richiesta e la risposta in materia di assistenza reciproca, al fine di fornire le informazioni supplementari richieste dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione necessarie per l'identificazione della persona interessata. Gli Stati membri dovrebbero ricorrere ai loro punti di contatto nazionali per consentire un trasferimento altamente sicuro ed efficiente sia delle richieste in uscita di assistenza reciproca che delle relative risposte in entrata. Le informazioni richieste dovrebbero essere raccolte senza indebito ritardo e in ogni caso entro i termini indicati nella presente direttiva. Quando raccoglie le informazioni e risponde alla richiesta di assistenza, lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza che ha ricevuto la richiesta tiene conto sia della necessità della persona interessata di ricevere notifica a tempo debito sia della necessità dello Stato membro dell'infrazione che ha presentato la richiesta di essere in grado di adottare le misure necessarie a tempo debito, in particolare tenendo conto dei regimi di prescrizione previsti dal diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione.*

- (19) L'*autorità competente* dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza dovrebbe individuare specificamente i motivi in base ai quali può rifiutare la prestazione di assistenza reciproca per l'identificazione della *persona interessata*. In particolare, nella prestazione di assistenza reciproca dovrebbero essere introdotte garanzie per evitare di rivelare l'identità di persone protette, come i testimoni protetti.

- (20) Per *identificare la persona interessata che non è loro residente* gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a utilizzare le stesse procedure nazionali *che* avrebbero utilizzato *se* l'infrazione in materia di sicurezza stradale fosse stata commessa da uno dei loro residenti. 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 di confermare o negare di aver commesso l'infrazione o che impongono alle persone interessate 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.
- (21) Qualora il diritto dell'Unione o nazionale preveda esplicitamente l'accesso ad altre banche dati nazionali o dell'Unione 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 delle persone interessate non residenti.

- (22) Nel caso in cui non sia possibile consegnare gli atti per *posta*, a mezzo raccomandata, *posta registrata* o con mezzi elettronici equivalenti, l'*autorità competente dello* Stato membro dell'infrazione dovrebbe essere autorizzata a fare affidamento sull'*autorità competente dello* Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza per consegnare gli atti e le comunicazioni alla persona interessata ai sensi del rispettivo diritto nazionale in materia di consegna degli atti. *Gli Stati membri dovrebbero ricorrere ai loro punti di contatto nazionali per consentire un trasferimento sicuro ed efficiente sia della richiesta in uscita di consegna degli atti del procedimento che della relativa risposta in entrata.*

- (23) *È necessario sottolineare che esiste un problema significativo di mancata applicazione delle sanzioni per infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da non residenti e che la modifica dell'articolo 1 della decisione quadro 2005/214/GAI, che stabilisce la definizione di decisione, potrebbe non essere sufficiente ad affrontare efficacemente tale questione.*
- (24) *Poiché la decisione quadro 2005/214/GAI non è mirata al trattamento di massa delle infrazioni in materia di sicurezza stradale che comportano sanzioni pecuniarie di modesta entità, spesso qualificate come amministrative, e al fine di garantire la parità di trattamento dei conducenti residenti e non residenti, nella presente direttiva è opportuno stabilire disposizioni specifiche per fornire agli Stati membri la possibilità di applicare a livello transfrontaliero decisioni amministrative sulle ammende in materia di circolazione stradale e di fornire assistenza reciproca per tale applicazione. Ciò non preclude l'applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI.*

(25) *La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, deve effettuare un riesame delle soluzioni di accesso elettronico transfrontaliero ai registri delle infrazioni in materia di sicurezza stradale gestiti dalle autorità nazionali, al fine di valutare le modalità per migliorare l'accesso dei cittadini alle notifiche di infrazione in materia di sicurezza stradale e ai documenti di follow-up ad essi destinati.*

- (26) La richiesta di comunicare i dati di immatricolazione dei veicoli e lo scambio di elementi di dati nei casi transfrontalieri dovrebbero avvenire attraverso un sistema elettronico unico. Pertanto, 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 **utilizzando** l'applicazione informatica **altamente sicura** del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) e le versioni modificate di tale applicazione informatica. **Tale** applicazione **informatica** dovrebbe consentire uno scambio rapido, efficiente sotto il profilo dei costi, sicuro e affidabile di specifici dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri e, di conseguenza, migliorare l'efficienza delle indagini relative a infrazioni in materia di sicurezza stradale. Gli Stati membri **non** dovrebbero scambiare informazioni con altri mezzi, che sarebbero meno efficienti sotto il profilo dei costi e potrebbero non assicurare la protezione dei dati trasmessi. **Nel processo di scambio dei dati di immatricolazione di veicoli, le autorità competenti potrebbero riscontrare richieste anomale che potrebbero dare adito al sospetto di un uso improprio del processo di scambio di informazioni e richiedere l'adozione di misure adeguate da parte delle autorità competenti. Tali richieste anomale potrebbero essere, in particolare, richieste insolite per la loro frequenza o il loro contenuto, improvvise o riguardanti solo infrazioni specifiche. Gli Stati membri dovrebbero utilizzare EUCARIS specificamente per le ricerche automatizzate dei dati di immatricolazione dei veicoli e l'assistenza reciproca nell'identificazione della persona interessata, l'assistenza reciproca per la consegna della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up e l'assistenza reciproca nelle attività di applicazione.**

(27) *Al fine di prevenire le pratiche abusive verificatesi durante l'attuazione della direttiva (UE) 2015/413 e di salvaguardare i diritti fondamentali dei cittadini interessati dai procedimenti transfrontalieri istituiti da detta direttiva come modificata dalla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero garantire che le loro autorità competenti e i punti di contatto nazionali incaricati dell'attuazione della direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva rispettino pienamente gli obblighi loro assegnati senza conferire a entità giuridiche appartenenti a privati o gestite da privati il potere di svolgere attività connesse all'attuazione della presente direttiva. In particolare, il diritto alla protezione dei dati personali delle persone interessate, il diritto a una buona amministrazione, il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale, il diritto alla presunzione di innocenza e i diritti della difesa, nonché il corretto funzionamento del meccanismo per lo scambio transfrontaliero di informazioni istituito dalla direttiva (UE) 2015/413 richiedono che solo le autorità nazionali competenti designate e i punti di contatto nazionali possano avviare, condurre ed eseguire procedure in relazione a un'infrazione in materia di sicurezza stradale. Ciò non pregiudica la possibilità delle autorità competenti di fare affidamento sui servizi di assistenza tecnica forniti da entità giuridiche appartenenti a privati o gestite da privati, quali servizi postali, costruzione o manutenzione di radar e analisi del consumo di stupefacenti o di alcol da parte di laboratori privati. Un periodo transitorio di due anni consentirebbe agli Stati membri che hanno fatto ricorso a entità giuridiche appartenenti a privati o gestite da privati nell'attuazione della presente direttiva di garantire che le loro autorità competenti siano pienamente operative e in grado di gestire le procedure relative allo scambio transfrontaliero nel pieno rispetto delle norme stabilite nella direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva.*

(28) 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 e ***informazioni sul numero di infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da conducenti di veicoli immatricolati in un paese terzo e rilevate da un'autorità competente di uno Stato membro***. L'obiettivo di tale estensione è consentire alla Commissione di ■ analizzare la situazione negli Stati membri e di proporre iniziative 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.

- (29) *Per conseguire gli obiettivi stabiliti nel quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 — prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", si potrebbe considerare la questione su come affrontare le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse da conducenti di veicoli immatricolati in un paese terzo. A tal fine è necessario esaminare diversi mezzi per rafforzare la cooperazione e lo scambio di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale tra gli Stati membri e i paesi terzi, a condizione che alle persone interessate sia garantita una tutela equivalente e che siano rispettate le norme sul trasferimento di dati personali verso paesi terzi. Occorre inoltre valutare soluzioni digitali specifiche. Ciò non pregiudicherebbe il diritto degli Stati membri di concludere accordi bilaterali o multilaterali con paesi terzi sulla cooperazione ai fini dell'applicazione delle sanzioni per infrazioni in materia di sicurezza stradale.*
- (30) *La presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di concludere e applicare tra loro accordi bilaterali o multilaterali, nella misura in cui tali accordi superino e contribuiscano a semplificare o facilitare le procedure previste dalla presente direttiva.*

- (31) Poiché i dati relativi all'identificazione della persona interessata costituiscono dati personali ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva (UE) 2016/680 e dato che dall'adozione della direttiva (UE) 2015/413 il quadro giuridico dell'Unione in materia di trattamento dei dati personali è stato modificato in modo significativo, le disposizioni sul trattamento dei dati personali dovrebbero essere allineate al nuovo quadro giuridico.
- (32) A norma dell'articolo 62, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/680, la Commissione ha riesaminato 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 per quanto riguarda la protezione dei dati personali nell'ambito di tale direttiva. A seguito di tale riesame, presentato nella comunicazione della Commissione del 24 giugno 2020 dal titolo: “Via da seguire per allineare l'*acquis* dell'ex terzo pilastro alle norme sulla protezione dei dati”, la direttiva (UE) 2015/413 è stata individuata come uno degli altri atti da modificare. È pertanto opportuno chiarire nella presente direttiva che il trattamento dei dati personali dovrebbe essere conforme anche alla direttiva (UE) 2016/680, qualora tale trattamento rientri nel suo ambito di applicazione materiale e personale.

- (33) 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) 2018/1725¹⁵, qualora tale trattamento rientri nei rispettivi ambiti di applicazione materiale e personale.
- (34) La base giuridica per il trattamento delle attività necessarie per stabilire l'identità della *persona interessata* e consegnare la *notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale* e i documenti di follow-up *alla persona interessata* è stabilita dalla direttiva (UE) 2015/413, in linea con l'articolo 6, paragrafo 1, primo comma, 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 delle 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 reciproca nell'identificazione delle persone *interessate*.

¹⁵ 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).

- (35) In alcuni Stati membri i dati personali *delle persone interessate non residenti* sono conservati in una rete di server ("cloud"). Fatte salve le norme in materia di violazione dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679 e alla direttiva (UE) 2016/680, nonché in materia di violazione dei dati personali e incidenti di sicurezza di cui alla direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶, gli Stati membri dovrebbero garantire di informarsi reciprocamente in merito agli incidenti di cibersicurezza relativi a tali dati.
- (36) 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. *Tale sostegno può essere fornito anche per campagne di informazione in tutta l'Unione sulle differenze tra le legislazioni nazionali, con particolare attenzione ai paesi vicini.*

¹⁶ 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*).

- (37) È opportuno istituire un portale online ("portale CBE") per fornire agli utenti della strada nell'Unione informazioni complete sulle norme in materia di sicurezza stradale in vigore negli Stati membri. *È necessario che tali informazioni siano comprensibili e accessibili. Dovrebbero comprendere informazioni sui mezzi d'impugnazione, sui diritti conferiti alle persone interessate dalla direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva, incluse le opzioni linguistiche, informazioni sulle norme in materia di protezione dei dati e sulle sanzioni applicabili, comprese, se del caso, le ripercussioni non pecuniarie applicabili, nonché i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle ammende irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale. Le ripercussioni non pecuniarie si riferiscono ai sistemi di punti di penalità o al fatto che una specifica infrazione in materia di sicurezza stradale può comportare l'interdizione alla guida mediante il ritiro temporaneo o permanente della patente di guida della persona interessata.*
- (38) *Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie per le infrazioni in materia di sicurezza stradale, applicate a norma della direttiva (UE) 2015/413 come modificata dalla presente direttiva, siano utilizzate per aumentare la sicurezza stradale e garantire la trasparenza delle misure di sicurezza stradale.*

(39) 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 TFUE, 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 2016¹⁷. 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.

¹⁷ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(40) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva (UE) 2015/413, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire le procedure, i contenuti 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 reciproca nell'identificazione della persona *interessata*, il contenuto dei moduli elettronici per la richiesta di assistenza reciproca ai fini della consegna della *notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale* e dei documenti di follow-up ■ nonché l'utilizzo e la manutenzione del portale CBE. Le soluzioni tecniche dovrebbero essere allineate al quadro europeo di interoperabilità e alle pertinenti soluzioni per un'Europa interoperabile di cui al regolamento (UE) 2024/903 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸. È opportuno che le competenze di esecuzione siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹. Tuttavia, fino a quando gli atti di esecuzione adottati dalla Commissione non diventano applicabili, dovrebbero 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.

¹⁸ Regolamento (UE) 2024/903 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 marzo 2024, che stabilisce misure per un livello elevato di interoperabilità del settore pubblico nell'Unione (regolamento su un'Europa interoperabile) (GU L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj>).

¹⁹ 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).

- (41) *È necessario che gli Stati membri provvedano affinché siano predisposti meccanismi adeguati ed efficaci per l'applicazione o la riscossione di sanzioni pecuniarie.*
- (42) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare un livello elevato di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione e garantire la parità di trattamento delle persone interessate razionalizzando le procedure di assistenza reciproca tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale e rafforzando la tutela dei diritti fondamentali delle persone interessate non residenti qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è avvenuta, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(43) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il 24 aprile 2023.

(44) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva (UE) 2015/413,

■

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

1) *il titolo della direttiva è sostituito dal seguente:*

"Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni e l'assistenza reciproca riguardo alle infrazioni in materia di sicurezza stradale";

2) *l'articolo 1 è sostituito dal seguente:*

"Articolo 1

Obiettivo

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

3) l'articolo 2 è così modificato:

- a) il paragrafo esistente diventa paragrafo 1;
- b) al paragrafo 1 sono aggiunte le lettere seguenti:
 - "i) mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede;
 - j) sorpasso pericoloso;
 - k) sosta ***o fermata pericolosa***;
 - 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 ***o mancata precedenza ai veicoli dei servizi di emergenza***;
 - o) uso di un veicolo sovraccarico;
 - p) ***mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli***;
 - q) ***incidente con fuga del conducente***;
 - r) ***mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario.***”;

c) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

"In deroga al primo comma, lettera p), la presente direttiva non si applica alle condotte che costituiscono mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli nei casi seguenti:

- a) le informazioni concernenti i limiti di restrizioni, divieti o obblighi con validità zonale, stato di accesso e condizioni per la circolazione nelle zone con restrizioni di accesso dei veicoli e i dati sulle restrizioni di accesso permanenti dei veicoli non sono stati creati né resi accessibili attraverso il punto di accesso nazionale in conformità del regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione*;
- b) il conducente non rispetta le norme relative agli oneri e alle altre tariffe che devono essere pagati prima di entrare in una zona soggetta a restrizioni di accesso dei veicoli.

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

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"2. 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 del procedimento 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*****.

-
- * 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).
- ** 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).";

4) l'articolo 3 è così modificato:

a) *la lettera a) è sostituita dalla* seguente:

"a) "veicolo", qualsiasi mezzo di trasporto soggetto a immatricolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro dell'infrazione normalmente adibito al trasporto su strada di persone o di merci, compresi veicoli combinati o rimorchi;"

b) *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, ■ ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;"

c) *la lettera l) è sostituita dalla seguente:*

"l) "punto di contatto nazionale", le autorità designate ai fini dello scambio automatizzato delle richieste in entrata e delle risposte in uscita di dati d'immatricolazione dei veicoli, delle richieste in entrata e in uscita di assistenza reciproca per l'identificazione della persona interessata, delle richieste in entrata e in uscita di assistenza reciproca per l'invio della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o i documenti di follow-up alla persona interessata e delle richieste e risposte in entrata e in uscita di assistenza reciproca nell'applicazione delle decisioni amministrative definitive sulle ammende in materia di circolazione stradale irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale.";

I

- d) sono aggiunte le lettere seguenti:
- "o) "mancato rispetto della distanza di **sicurezza** dal veicolo che precede", il fatto di non mantenere la distanza **sufficiente** dal veicolo che precede ■ , ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
 - p) "sorpasso pericoloso", il sorpasso di un altro veicolo o di un altro utente della strada effettuato in modo che viola le norme applicabili in materia di **sorpasso, ai sensi della legislazione dello** Stato membro dell'infrazione;

- q) "sosta o fermata pericolosa", la sosta *o la fermata del veicolo* effettuata in violazione delle norme applicabili in materia di sosta *o fermata pericolosa, ai sensi della legislazione dello* Stato membro dell'infrazione; il mancato pagamento delle tariffe di parcheggio e altre infrazioni analoghe non sono da ritenersi casi di sosta o fermata pericolosa;
- r) "attraversamento di una o più strisce longitudinali continue", il cambio di corsia effettuato attraversando con il veicolo in modo illegale almeno una striscia longitudinale continua, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- s) "guida contromano", la guida di un veicolo in senso contrario al senso di marcia previsto, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- t) "mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza *o mancata precedenza ai* veicoli dei *servizi* di emergenza", *l'inosservanza delle norme applicabili* intese a consentire ai veicoli dei servizi di emergenza, quali veicoli di polizia, veicoli di soccorso o automezzi antincendio, di transitare e raggiungere il luogo dell'emergenza, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

- u) "uso di un veicolo sovraccarico", l'uso di un veicolo non conforme alle prescrizioni relative al peso massimo autorizzato **o al peso massimo autorizzato per asse** stabilite nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali di recepimento della direttiva 96/53/CE del Consiglio, o nel diritto dello Stato membro dell'infrazione per i veicoli o le operazioni in relazione ai quali tale direttiva non stabilisce siffatte prescrizioni;
- v) "**notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale**", la prima decisione o primo qualsiasi altro documento **emessi dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione alla persona interessata**;
- w) "documento di follow-up", **qualsiasi decisione** o qualsiasi altro documento che l'**autorità competente dello Stato membro dell'infrazione** emette dopo la **notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale** in relazione a tale **notifica** o all'infrazione in materia di sicurezza stradale in questione, fino alla fase del ricorso dinanzi a un'**autorità competente con il potere di adottare decisioni giuridicamente vincolanti**;

- x) "persona *interessata*", una persona *identificata conformemente al diritto dello Stato membro dell'infrazione come personalmente* responsabile di un'*infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, o l'intestatario, il proprietario, l'utente finale o il conducente del veicolo con cui è stata commessa un'*infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, *anche se non identificato come personalmente responsabile* in conformità del diritto nazionale dello Stato membro dell'infrazione;
- y) "utente finale", qualsiasi persona ■ che non sia l'intestatario o il proprietario del veicolo, *ma un'altra persona indicata nel registro di immatricolazione dello Stato membro d'immatricolazione, a cui sia consentito utilizzare tale veicolo o che sia responsabile del suo utilizzo quotidiano*, in particolare nell'ambito di un contratto di leasing o noleggio a lungo termine o poiché il veicolo fa parte di un parco veicoli a disposizione dei dipendenti;
- z) "Stato membro di residenza", qualsiasi Stato membro che può essere ritenuto con un ragionevole grado di certezza il luogo di residenza *abituale* della *persona interessata*;

a bis) "mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli", il mancato rispetto di norme di accesso chiaramente e visibilmente demarcate, stabilite per tutte o per determinate categorie di veicoli ai fini della sicurezza stradale, come le zone pedonali e scolastiche e le piste ciclabili, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

a ter) "incidente con fuga del conducente", situazione in cui il conducente si allontana dopo aver causato un incidente o una collisione stradale per evitare di subirne le conseguenze, ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

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

a quinques) "autorità competente", l'autorità responsabile dell'immatricolazione dei veicoli o della registrazione delle patenti di guida, dell'avvio dei procedimenti di follow-up o delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, o dell'applicazione delle sanzioni pertinenti, conformemente al diritto del rispettivo Stato membro.

* *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).*

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

5) è inserito l'articolo ■ seguente:

"Articolo 3bis

Punti di contatto nazionali

1. Ciascuno Stato membro designa ***uno o più*** punti di contatto nazionali ***per***:
 - a) ***lo scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli conformemente all'articolo 4;***
 - b) ***le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza reciproca per l'identificazione della persona interessata conformemente all'articolo 5 quater;***
 - c) ***le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza reciproca per la consegna della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o dei documenti di follow-up alla persona interessata conformemente all'articolo 5 sexies; e***
 - d) ***le richieste e le risposte in entrata e in uscita di assistenza reciproca per l'applicazione delle decisioni amministrative definitive sulle ammende in materia di circolazione stradale irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale conformemente all'articolo 5 septies.***

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

2. Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi punti di contatto nazionali cooperino ***tra loro*** al fine di garantire che tutte le informazioni necessarie siano condivise in tempo utile e che siano rispettati i termini di cui all'articolo 5 bis, paragrafo 2, e all'articolo ***5 quater, paragrafi 7 e 8.***";

6) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

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

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, ***rilevate nel territorio dello Stato membro dell'infrazione, lo Stato membro d'immatricolazione*** concede ***ai*** punti di contatto nazionali ***dello Stato membro dell'infrazione*** l'accesso ai dati nazionali seguenti di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate su quanto segue:
 - a) i dati relativi ai veicoli;
 - b) i dati relativi agli ***intestatari e, se disponibili, ai proprietari e*** agli utenti finali dei veicoli.

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

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

Nell'effettuare una ricerca sotto forma di richiesta in uscita, l'***autorità competente*** dello Stato membro dell'infrazione deve utilizzare il numero completo d'immatricolazione del veicolo.

L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede affinché ogni richiesta in uscita comprenda il nome dell'autorità competente che presenta la richiesta, il nome utente della persona che tratta la richiesta e il numero di riferimento della richiesta.

3. *Al fine di stabilire se un veicolo ha commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale pertinente, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può inizialmente chiedere l'accesso, tramite il proprio punto di contatto nazionale, solo ed esclusivamente ai dati tecnici relativi ai veicoli elencati nella sezione 2, parti I e II, dell'allegato.*

Ove sia stabilito che un veicolo ha commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può successivamente chiedere l'accesso, tramite il proprio punto di contatto nazionale, ai dati personali relativi alla persona interessata elencati nella sezione 2, parte I, e parti da III a VI, dell'allegato.

4. *Lo Stato membro dell'infrazione utilizza i dati ottenuti nell'ambito delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, al fine di stabilire l'identità della persona personalmente responsabile di tali infrazioni in materia di sicurezza stradale ai sensi della legislazione dello Stato membro dell'infrazione.*

I

5. *Il punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione provvede affinché, quando accedono ai dati di immatricolazione dei veicoli, le autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione ricevano un messaggio specifico che le informi, almeno nei casi seguenti, che:*
- a) *al momento dell'infrazione, il veicolo era stato registrato come rottamato;*
 - b) *al momento dell'infrazione, il veicolo era registrato come rubato in un registro nazionale;*
 - c) *al momento dell'infrazione, la targa di immatricolazione del veicolo era registrata come rubata in un registro nazionale;*
 - d) *al momento dell'infrazione, in alcun registro nazionale sono presenti informazioni relative al veicolo;*
 - e) *l'input di ricerca è stato rilevato come non corretto, in base ad alcuni requisiti nazionali di sintassi;*
 - f) *le informazioni richieste non possono essere comunicate nel caso in cui rivelino l'identità di una persona protetta conformemente al diritto dello Stato membro d'immatricolazione.*

l

6. *Il punto di contatto nazionale dello Stato membro d'immatricolazione garantisce che siano condivisi solo gli elementi di dati personali connessi all'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa.*
7. *Ai fini dell'assistenza reciproca a norma degli articoli 5 quater, 5 sexies o 5 septies, le autorità competenti degli Stati membri provvedono affinché ogni richiesta di assistenza reciproca comprenda il nome dell'autorità competente che presenta la richiesta, il nome utente della persona che tratta la richiesta e il numero di riferimento della richiesta.";*

7) è inserito l'articolo ■ seguente:

"Articolo 4 bis

Registri di immatricolazione nazionali

- 1. Gli Stati membri provvedono affinché gli elementi di dati elencati nella sezione 2, parti da I a III e V, dell'allegato, se disponibili nei rispettivi registri di immatricolazione nazionali, siano aggiornati.***
- 2. Gli Stati membri, ai fini della presente direttiva, conservano gli elementi di dati elencati nella sezione 2, parti V e VI, dell'allegato, se disponibili, nel registro di immatricolazione nazionale per almeno 12 mesi dopo qualsiasi modifica relativa all'intestatario, al proprietario o all'utente finale del veicolo, e non più a lungo del necessario, ai sensi della legislazione dello Stato membro."***

8) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale

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

Qualora decida di avviare siffatti procedimenti, ***l'autorità competente dello*** Stato membro dell'infrazione emette, entro il termine stabilito all'articolo 5 bis, paragrafo 2, ***una notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale*** che informa la ***persona interessata*** in merito all'infrazione in materia di sicurezza stradale e, ***se del caso***, alla decisione di avviare un procedimento di follow-up.

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

2. La ***notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale*** comprende quanto meno le informazioni seguenti:
- a) un'indicazione che la ***notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale*** è emessa ai fini della presente direttiva;
 - b) il nome, l'indirizzo postale, il numero di telefono e l'indirizzo di posta elettronica dell'autorità competente ***dello Stato membro dell'infrazione***;
 - c) tutte le informazioni pertinenti all'infrazione in materia di sicurezza stradale, in particolare i dati relativi al veicolo con cui è stata commessa l'infrazione, compresi il numero di immatricolazione del veicolo, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, la natura dell'infrazione, il riferimento dettagliato alle disposizioni giuridiche violate e, ove opportuno, i dati relativi al dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione;
 - d) informazioni dettagliate sulla qualificazione giuridica dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, sulle sanzioni applicabili e su altre conseguenze giuridiche dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, comprese le informazioni relative alle interdizioni alla guida (inclusi punti di penalità o altre restrizioni del diritto alla guida), in conformità del diritto dello Stato membro dell'infrazione;

- e) informazioni dettagliate sui tempi, le modalità e i luoghi deputati all'esercizio del diritto di difesa o al ricorso contro 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 del diritto dello Stato membro dell'infrazione;
- f) ove applicabile, informazioni sulle ***misure adottate per identificare la persona interessata conformemente all'articolo 5 quinquies e sulle conseguenze della mancata cooperazione***;
- g) ove applicabile, informazioni dettagliate su nome, indirizzo e 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 ***praticabili e accessibili***, in particolare applicazioni informatiche specifiche, purché tali metodi siano accessibili sia ai residenti sia ai non residenti;

- h) informazioni **chiare e complete** sulle norme applicabili in materia di protezione dei dati e sui diritti degli interessati, **compresa un'indicazione** su dove è possibile reperire le informazioni **fornite** a norma dell'articolo 13 della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio*, o degli articoli 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio**, comprese le informazioni relative alla fonte da cui provengono i dati personali, **o un'indicazione che le norme di applicazione generale in materia di protezione dei dati sono disponibili sul portale CBE di cui all'articolo 8 della presente direttiva**;
- i) ove applicabile, informazioni dettagliate sulla possibilità e sulle modalità di attenuazione delle sanzioni per le infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, anche mediante il pagamento anticipato di una sanzione pecuniaria;
- j) **durante il periodo transitorio di cui all'articolo 5 nonies, paragrafo 2, e** ove applicabile, un'indicazione chiara del fatto che l'entità giuridica ■ privata che invia la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale è abilitata dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione di cui all'articolo 5 nonies, paragrafo 1, e una chiara demarcazione tra gli importi delle somme richieste, sulla base del relativo fondamento giuridico;
- k) **un link e, se possibile, un codice QR che rimandano al portale CBE di cui all'articolo 8.**

3. ***L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione*** provvede affinché ***un conducente non residente riceva la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale di cui al*** paragrafo 2 se:
- a) il conducente non residente è stato oggetto di un controllo su strada in loco; *e*
 - b) ***l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione non ha applicato in loco la sanzione connessa all'infrazione commessa.***

La notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale è inviata al conducente non residente conformemente all'articolo 5 bis, paragrafi 1 e 2.

4. *L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione provvede affinché, qualora un conducente non residente sia stato oggetto di un controllo su strada in loco e detta autorità competente abbia applicato in loco la sanzione connessa all'infrazione commessa, tale conducente non residente riceva quanto meno:*
- a) *una ricevuta della transazione pecuniaria o il verbale che impone una sanzione pecuniaria da pagare entro un determinato periodo di tempo;*
 - b) *i dati di contatto dell'autorità competente;*
 - c) *le informazioni sulle infrazioni commesse e, se del caso, sulle modalità che garantiscono il rispetto delle norme in futuro;*
 - d) *se possibile, un link o un codice QR che rimandano al portale CBE di cui all'articolo 8.*

Le informazioni e i documenti di cui al primo comma sono forniti in una delle lingue ufficiali dello Stato membro dell'infrazione o in qualsiasi altra lingua ufficiale delle istituzioni dell'Unione che l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione ritenga appropriata.

5. Su richiesta *della persona interessata, e in conformità del diritto dello Stato membro dell'infrazione, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione* provvede affinché sia consentito l'accesso a tutte le informazioni **■** in suo possesso *relative alle* indagini sulla pertinente infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1. *L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può considerare tale richiesta come una richiesta d'impugnazione contro la sanzione irrogata; in tal caso, mediante la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale informa in modo chiaro e conciso la persona interessata di tale fatto e delle implicazioni giuridiche e procedurali di tale richiesta.*

6. Gli Stati membri provvedono affinché l'inizio dei termini entro i quali i non residenti possono esercitare il loro diritto di ricorso o richiedere un'attenuazione delle sanzioni, in conformità del paragrafo 2, rispettivamente lettere e) e i), ***sia proporzionato, al fine di garantire l'effettivo esercizio di tali diritti, e*** corrisponda alla data di ***spedizione o*** di ricevimento ***per posta o con mezzi elettronici*** della ***notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o della decisione ufficiale sulla responsabilità della persona interessata.***

* 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).

** 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).";

9) sono inseriti gli articoli seguenti **■** :

"Articolo 5 bis

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

1. ***L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione invia la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e i documenti di follow-up alle persone interessate per posta, a mezzo raccomandata, posta registrata o con mezzi elettronici equivalenti in conformità del capo III, sezione 7, del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio*, in conformità del diritto dello Stato membro dell'infrazione.***
2. ***La notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale indirizzata all'intestatario, al proprietario o all'utente finale del veicolo è effettuata entro 11 mesi dall'infrazione in materia di sicurezza stradale qualora le ricerche automatizzate di cui all'articolo 4, paragrafo 1, abbiano avuto esito positivo e l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione abbia stabilito l'identità e l'indirizzo dell'intestatario, del proprietario o dell'utente finale del veicolo con il grado di certezza richiesto dal diritto nazionale.***

Qualora le ricerche automatizzate di cui all'articolo 4, paragrafo 1, non abbiano avuto esito positivo o l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione non sia stata in grado di stabilire l'identità e l'indirizzo dell'intestatario, del proprietario o dell'utente finale del veicolo con il grado di certezza richiesto dal diritto nazionale, la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale è emessa entro 5 mesi dalla data in cui l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione ha stabilito tale informazione.

3. *Gli Stati membri sono incoraggiati a consentire alle persone interessate di partecipare in remoto ai procedimenti giudiziari tramite collegamento video.*

Articolo 5 ter

Traduzione della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up fondamentali

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

Ai fini del presente articolo sono le autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione a decidere se un documento di follow-up sia fondamentale. Tuttavia, le autorità competenti tengono conto del fatto che la persona interessata deve comprendere le accuse e sia in grado di esercitare pienamente i diritti della difesa. Ciò comprende, in particolare, tutte le informazioni pertinenti all'infrazione, la natura dell'infrazione commessa, la sanzione irrogata, i mezzi d'impugnazione esperibili contro detta decisione, il termine previsto a tal fine e l'identificazione dell'organo dinanzi al quale presentare il ricorso.
- 2. In ogni caso specifico le autorità competenti dello Stato dell'infrazione decidono se sono fondamentali altri documenti.*

3. *Non è necessario tradurre le parti di documenti fondamentali che non siano rilevanti allo scopo di consentire alle persone interessate di conoscere le accuse a loro carico. Le autorità competenti decidono se tali parti sono pertinenti a tale scopo, tenendo conto degli elementi di cui al paragrafo 1, secondo comma.*
4. *Su richiesta della persona interessata, l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione consente a tale persona di ricevere i documenti di follow-up in un'ulteriore lingua ufficiale delle istituzioni dell'Unione, diversa da quella del documento di immatricolazione del veicolo.*
5. *Gli Stati membri provvedono affinché la qualità della traduzione della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up sia quanto meno quella richiesta dall'articolo 3, paragrafo 9, della direttiva 2010/64/UE.*
6. *Lo Stato membro dell'infrazione provvede affinché, su richiesta della persona interessata, l'autorità competente in questione riesami, in modo efficace e rapido, la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o i documenti di follow-up emessi nei confronti di tale persona in quanto tale notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o i documenti di follow-up non sarebbero conformi al presente articolo e agli articoli 5, 5 bis e 5 sexies.*

Articolo 5 quater

Assistenza reciproca nell'identificazione della persona interessata

1. Gli Stati membri si prestano assistenza reciproca se **le autorità competenti** dello Stato membro dell'infrazione, **dopo aver esperito tutti gli altri mezzi a loro disposizione, in particolare dopo aver effettuato una ricerca automatizzata conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, e dopo aver consultato altre banche dati la cui consultazione è esplicitamente autorizzata a norma della legislazione dell'Unione e nazionale, non sono ancora in grado di identificare la persona interessata con il grado di certezza richiesto dal diritto nazionale per avviare o condurre i procedimenti di follow-up di cui all'articolo 5, paragrafo 1.**
2. **Gli Stati membri si prestano assistenza reciproca ai sensi del presente articolo. Se tuttavia, dopo aver valutato le circostanze dei singoli casi, si accerta che sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 6 della direttiva 2014/41/UE, gli Stati membri vincolati da tale direttiva possono applicare tra loro soltanto tale direttiva.**

3. ***L'autorità competente dello*** Stato membro dell'infrazione decide se richiedere assistenza reciproca per ottenere le informazioni supplementari di cui al paragrafo 5.

La richiesta di assistenza reciproca può essere ***introdotta*** solo dall'autorità ***competente*** dello Stato membro dell'infrazione, ***conformemente al diritto nazionale di tale Stato membro.***

L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione utilizza i dati ottenuti dall'assistenza reciproca per stabilire l'identità della persona personalmente responsabile dell'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, commessa nel territorio dello Stato membro ***dell'infrazione.***

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

5. *L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può chiedere allo Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza di:*

■

- a) *stabilire l'identità e l'indirizzo della persona interessata, conformemente al diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza, anche utilizzando banche dati nazionali quali i registri delle patenti di guida o i registri anagrafici;*
- b) *invitare l'intestatario, il proprietario o l'utente finale del veicolo con cui è stata commessa l'infrazione in materia di sicurezza stradale a fornire informazioni sull'identità, l'indirizzo e, ove disponibili, altri dati di contatto della persona responsabile dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, conformemente alle procedure nazionali dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza, che devono essere applicate come se l'atto di indagine in questione fosse stato disposto dalle autorità di tale Stato membro.*

6 La richiesta *in formato elettronico strutturato* contiene le informazioni seguenti:

■

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

7. A meno che non decida di invocare uno dei motivi di rifiuto elencati al paragrafo 8 o che sia impossibile raccogliere le informazioni richieste, *l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza raccoglie le informazioni richieste di cui al paragrafo 5 senza indebito ritardo.*

Senza indebito ritardo *ed entro due mesi dal giorno in cui ha raccolto le informazioni richieste, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza risponde alla richiesta per via elettronica tramite il proprio punto di contatto nazionale.*

■

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

■

8. ***L'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza*** può rifiutare di fornire le informazioni supplementari richieste di cui al paragrafo 5. Procede in tal senso solo in uno o più dei casi seguenti:
- a) il diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza prevede un'immunità o un privilegio che impedisce la fornitura delle informazioni;
 - b) la fornitura delle informazioni richieste sarebbe contraria al principio del ***ne bis in idem o comprometterebbe un'indagine penale in corso***;
 - c) la fornitura delle informazioni richieste comprometterebbe un'indagine penale in corso;
 - d) la fornitura delle informazioni richieste ***sarebbe in contrasto con gli interessi*** essenziali di sicurezza nazionale ***dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza o lesiva degli stessi***, metterebbe in pericolo la fonte delle informazioni o comporterebbe l'uso di informazioni classificate riguardanti attività di intelligence specifiche;
 - e) sussistono motivi fondati di ritenere che la fornitura delle informazioni richieste sarebbe incompatibile con gli obblighi incombenti allo Stato membro ***d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza*** conformemente all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

- f) la fornitura delle informazioni richieste ***comprometterebbe la sicurezza di un individuo o*** rivelerebbe l'identità di una persona protetta in conformità del diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza.

■

Entro due mesi dal giorno in cui decide di applicare un motivo di rifiuto o stabilisce che non è possibile raccogliere le informazioni richieste, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza ne informa lo Stato membro dell'infrazione tramite il proprio punto di contatto nazionale. L'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza può decidere di non specificare quale motivo di rifiuto applica nei casi di cui al primo comma, lettere b), d) ed f).

■



Articolo 5 quinquies

Misure nazionali che agevolano l'identificazione della persona responsabile

1. In relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, gli Stati membri possono adottare qualsiasi misura stabilita nel loro diritto nazionale per identificare con successo la persona responsabile dell'infrazione in materia di sicurezza stradale ("persona responsabile"), ad esempio misure relative all'obbligo **per l'intestatario, il proprietario o l'utente finale** di un veicolo 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. **Le autorità competenti** possono, in particolare:
 - a) consegnare atti alle persone interessate in relazione alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, compresi i documenti in cui è chiesto a tali persone di confermare la propria responsabilità **per le infrazioni in materia di sicurezza stradale**;
 - b) applicare, nella misura più ampia possibile, gli obblighi, **comprese le relative sanzioni**, imposti alle persone interessate che sono rilevanti ai fini dell'identificazione della persona responsabile.



Articolo 5 sexies

Assistenza reciproca per la consegna della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e dei documenti di follow-up

1. **L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione può inviare la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o i documenti di follow-up alle persone interessate tramite le autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza nei casi seguenti:**
 - a) **l'indirizzo della persona alla quale il documento è destinato è sconosciuto, incompleto o incerto;**

- b) le norme procedurali previste dal diritto dello Stato membro dell'infrazione richiedono una prova della consegna dell'atto diversa dalla prova che può essere ottenuta mediante invio per posta, a mezzo raccomandata, posta registrata o con mezzi elettronici equivalenti di cui all'articolo 5 bis, paragrafo 1;*
- c) la consegna dell'atto per posta, a mezzo raccomandata, posta registrata o con mezzi elettronici equivalenti di cui all'articolo 5 bis, paragrafo 1, non è stata possibile;*
- d) lo Stato membro dell'infrazione ha giustificati motivi per ritenere che la consegna dell'atto per posta, a mezzo raccomandata, posta registrata o con mezzi elettronici equivalenti di cui all'articolo 5 bis, paragrafo 1, sia in quel caso particolare inefficace o inappropriata.*

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

2. *Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza provvede affinché la notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale e i documenti di follow-up da consegnare a norma del paragrafo 1 siano consegnati in conformità del rispettivo diritto nazionale oppure, qualora ciò sia debitamente giustificato, avvalendosi di un metodo particolare richiesto dallo Stato membro dell'infrazione, a meno che tale metodo non sia incompatibile con il rispettivo diritto nazionale.*
3. *Lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza provvede affinché la sua autorità competente fornisca una risposta in formato elettronico strutturato che include quanto segue:*
 - a) *se la consegna ha esito positivo, la data di consegna e i dati relativi alla persona che ha ricevuto l'atto;*
 - b) *se la consegna non ha esito positivo, il motivo della mancata consegna della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale o del documento di follow-up.*

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

Articolo 5 septies

Assistenza reciproca nelle attività di applicazione

1. *Gli Stati membri si prestano vicendevolmente assistenza nell'applicazione in caso di mancato pagamento di un'ammenda in materia di circolazione stradale irrogata per infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.*
2. *Dopo la consegna della notifica di infrazione in materia di sicurezza stradale alla persona interessata e in caso di mancato pagamento di un'ammenda per infrazione in materia di sicurezza stradale e irrogata dall'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione, tale autorità competente può chiedere all'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza assistenza nell'applicazione delle decisioni amministrative sulle ammende in materia di circolazione stradale relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1.*
3. *La richiesta di cui al paragrafo 2 è presentata solo se sono soddisfatte tutte le condizioni seguenti:*
 - a) *la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale è di natura amministrativa, definitiva e applicabile secondo le disposizioni legislative e regolamentari applicabili dello Stato membro dell'infrazione;*
 - b) *lo Stato membro dell'infrazione è in possesso di una prova della consegna della richiesta di pagamento dell'ammenda stradale alla persona interessata;*

- c) *la persona interessata è stata informata e ha avuto la possibilità di esperire i mezzi d'impugnazione contro la decisione amministrativa che infligge un'ammenda in materia di circolazione stradale conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili dello Stato membro dell'infrazione;*
 - d) *l'ammenda in materia di circolazione stradale è superiore a 70 EUR.*
4. *L'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione trasmette, tramite il proprio punto di contatto nazionale, la richiesta di cui al paragrafo 2 allo Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza in formato elettronico strutturato.*

5. *Se la persona interessata è in grado di dimostrare l'avvenuto pagamento dell'ammenda in materia di circolazione stradale, l'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza ne informa tempestivamente l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione.*
6. *Le autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza riconoscono la decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale inviata a norma del presente articolo senza che siano richieste ulteriori formalità e adottano immediatamente tutte le misure necessarie per la sua applicazione, a meno che l'autorità competente decida di invocare uno dei motivi di rifiuto del riconoscimento o dell'applicazione di cui al paragrafo 8.*
7. *L'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale è disciplinata dalle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nello Stato membro d'immatricolazione o nello Stato membro di residenza.*

8. *L'autorità competente dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza può rifiutarsi di riconoscere e applicare la decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale. Procede in tal senso qualora abbia accertato uno dei casi seguenti:*
- a) *l'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale sarebbe contraria al principio del ne bis in idem;*
 - b) *il diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza prevede un'immunità che rende impossibile l'applicazione della decisione amministrativa su un'ammenda in materia di circolazione stradale;*
 - c) *la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale non è più applicabile a norma del diritto dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza per decadenza dei termini;*
 - d) *la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale non è definitiva;*
 - e) *la decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale o quanto meno il suo contenuto fondamentale non è tradotto come previsto all'articolo 5 ter;*
 - f) *la richiesta è incompleta e non può essere completata dalle autorità competenti dello Stato membro dell'infrazione;*

g) sussiste una violazione dei diritti fondamentali o dei principi giuridici fondamentali sanciti nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

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

- 9. La somma di denaro ottenuta dall'applicazione della decisione su un'ammenda in materia di circolazione stradale spetta allo Stato membro d'immatricolazione o allo Stato membro di residenza, salvo diverso accordo tra lo Stato membro dell'infrazione e lo Stato membro d'immatricolazione o lo Stato membro di residenza. L'ammontare è dovuto nella valuta dello Stato membro d'immatricolazione o dello Stato membro di residenza, a seconda di quale Stato membro abbia ricevuto la richiesta.*
- 10. I paragrafi da 1 a 9 del presente articolo non ostano all'applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI, di accordi o intese bilaterali o multilaterali tra Stati membri nella misura in cui tali accordi o intese contribuiscono a semplificare o facilitare ulteriormente le procedure di applicazione delle sanzioni pecuniarie che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.*

Articolo 5 octies

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

1. *Gli Stati membri utilizzano la versione aggiornata di un'applicazione informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), progettata appositamente e altamente sicura, per scambiare le informazioni o trattare l'assistenza reciproca, conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1.*

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

2. *Le informazioni scambiate tramite EUCARIS sono trasmesse in forma cifrata.*
3. *Entro il ... [un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva modificativa], la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire le procedure, i contenuti e le specifiche tecniche del software, comprese le misure di cibersicurezza per le richieste e le risposte in formato elettronico strutturato relative all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a), e i mezzi di trasmissione delle informazioni per il trattamento dell'assistenza reciproca, tra cui l'uso di modelli uniformi, nonché le procedure di cui agli articoli 4, 5 quater, 5 sexies e 5 septies. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2.*

4. *Nell'elaborazione degli atti di esecuzione la Commissione tiene conto delle considerazioni seguenti:*
- a) *le autorità competenti devono avere la possibilità di individuare l'accesso diretto e indiretto quando la richiesta non proviene da un membro noto della piattaforma di comunicazione elettronica;*
 - b) *le autorità competenti devono avere la possibilità di consultare le richieste al fine di garantire che siano debitamente giustificate e conformi ai requisiti della presente direttiva;*
 - c) *è necessario definire procedure che consentano agli Stati membri di adottare misure adeguate in risposta alle segnalazioni automatiche e a picchi anomali di richieste, al fine di attenuare i rischi per i dati, nonché di organizzare la cooperazione tra gli Stati membri in materia di monitoraggio, gestione e attenuazione dei rischi, in particolare per non inviare dati in risposta a richieste anomale in deroga all'articolo 4, paragrafo 1;*
 - d) *lo Stato membro d'immatricolazione deve avere la possibilità di chiedere gli estremi dell'infrazione in materia di sicurezza stradale prima della trasmissione dei dati di immatricolazione allo Stato membro dell'infrazione e di rifiutare la trasmissione dei dati di immatricolazione se lo Stato membro dell'infrazione non risponde a tale richiesta entro un mese;*
 - e) *è necessario introdurre un registro delle consultazioni che dia luogo a segnalazioni automatiche ai membri in caso di picchi anomali di richieste;*

- f) qualora le autorità competenti debbano avere la possibilità di scambiare dati in modalità singola sincrona e debbano avere la possibilità di scambiare dati in modalità batch asincrona.*
- 5. Finché non diventano applicabili gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, le ricerche automatizzate di cui all'articolo 4, paragrafo 1 della presente direttiva, sono effettuate conformemente alle procedure di cui al capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI del Consiglio**, applicate congiuntamente all'allegato della presente direttiva.*
- 6. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo, la manutenzione e gli aggiornamenti dell'EUCARIS e delle relative versioni modificate.*

■ Entità giuridiche *private*

1. *Entro il ... [54 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa], gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità competenti non conferiscano a entità giuridiche appartenenti a privati o gestite da privati dotate di personalità giuridica distinta il potere di svolgere attività connesse all'applicazione della presente direttiva.*
2. *Nel periodo fino alla data di cui al paragrafo 1 ("periodo transitorio"), gli Stati membri provvedono affinché solo alle autorità competenti sia consentito di avviare e condurre procedure relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, quali procedure relative allo scambio di informazioni, all'applicazione o a qualsiasi tipo di assistenza reciproca ai sensi della presente direttiva.*

■

* *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).*

** *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)."*

10) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Relazioni e monitoraggio

I

1. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro il ... [*quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa*], e successivamente ogni quattro anni. *La relazione contiene i dati e le statistiche corrispondenti a ciascun anno civile del periodo di riferimento.*
2. La relazione indica il numero di ricerche automatizzate effettuate dallo Stato membro dell'infrazione in conformità dell'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 *e agli eventuali problemi connessi riscontrati dagli Stati membri*. La descrizione specifica quanto meno:

- a) il numero totale di infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, registrate, che sono state rilevate automaticamente o senza che fosse identificata in loco la persona interessata;
- b) il numero di infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, registrate, che sono state commesse con veicoli immatricolati in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è avvenuta l'infrazione e rilevate automaticamente o senza che fosse identificata in loco la persona interessata;
- c) il numero di apparecchiature di rilevamento automatico fisse o mobili, compresi gli autovelox;
- d) il numero di sanzioni pecuniarie corrisposte volontariamente dai non residenti;
- e) il numero di richieste *e risposte* di assistenza reciproca trasmesse per via elettronica in conformità dell'articolo 5 quater, e il numero di tali richieste nelle quali le informazioni non sono state fornite;

- f) il numero di richieste **e risposte** di assistenza reciproca trasmesse per via elettronica in conformità **dell'articolo 5 sexies**, e il numero di tali richieste per le quali non è stato possibile consegnare gli atti;
 - g) **il numero di richieste e risposte di assistenza reciproca trasmesse per via elettronica in conformità dell'articolo 5 septies, il numero di tali richieste per le quali è stato possibile applicare le sanzioni e il numero di tali richieste per le quali non è stato possibile applicare le sanzioni.**
3. **La relazione indica inoltre il numero e il tipo di infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, commesse da conducenti con un veicolo immatricolato in un paese terzo.**
4. La Commissione valuta le relazioni trasmesse dagli Stati membri e informa il comitato di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 1, in merito al relativo contenuto entro sei mesi dal ricevimento delle relazioni di tutti gli Stati membri.";

11) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

Articolo 7

Obblighi supplementari

I

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

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

* 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**).";

12) è inserito l'*articolo* seguente:

"Articolo 7 bis

Sostegno finanziario destinato alla cooperazione transfrontaliera

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, e all'attuazione di metodologie e tecniche intelligenti di applicazione negli Stati membri, potenziando lo sviluppo delle capacità delle autorità di contrasto. ***Può essere fornito sostegno finanziario anche per campagne di sensibilizzazione sull'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale e campagne di informazione in tutta l'Unione sulle differenze tra le legislazioni nazionali.***";

13) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

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

1. La Commissione predispone e gestisce un portale online sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ("portale CBE") disponibile in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione e dedicato alla ***condivisione di informazioni con gli utenti della strada sulle norme in vigore negli Stati membri nel settore disciplinato dalla presente direttiva, anche, ove particolarmente rilevante, sulle modalità che garantiscono il rispetto delle norme. Il portale CBE comprende informazioni sui mezzi d'impugnazione, sui diritti conferiti alle persone interessate dalla presente direttiva, incluse le opzioni linguistiche, informazioni sulle norme in materia di protezione dei dati e sulle sanzioni applicabili, comprese, se del caso, le ripercussioni non pecuniarie applicabili, nonché i regimi e i mezzi disponibili per il pagamento delle ammende irrogate per infrazioni in materia di sicurezza stradale.***

█

2. 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.
3. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate alla Commissione, ai fini del presente articolo. ***Gli Stati membri provvedono affinché sui siti web delle autorità competenti sia fornito un link al portale online.***

■

* ***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)."***

14) è inserito l'*articolo* seguente:

"Articolo 8 bis

Accordi bilaterali e multilaterali tra Stati membri

La presente direttiva non osta all'applicazione di accordi o intese bilaterali o multilaterali tra Stati membri nella misura in cui tali accordi o intese contengono prescrizioni aggiuntive rispetto a quelle imposte dalla presente direttiva e contribuiscono a semplificare o facilitare ulteriormente le procedure ivi previste."

15) 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 aggiornandolo alla luce del progresso tecnico o allorché ciò sia previsto da atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato.";

16) sono inseriti gli articoli **■** seguenti:

"Articolo 10 bis

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato *non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.*

■

Articolo *10 ter*

Relazione della Commissione

Entro il ... [66 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa], e successivamente ogni 18 mesi dal ricevimento delle relazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri.

Articolo *10 quater*

Relazioni transitorie

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

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

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

* *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).";*

17) *l'articolo 11 è sostituito dal seguente:*

"Articolo 11

Revisione

Entro il ... [66 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa a un'ulteriore revisione della presente direttiva per quanto riguarda l'inclusione di altre infrazioni, nella misura in cui i dati degli Stati membri ne dimostrino gli effetti positivi e quantificabili sulla sicurezza stradale.";

18) il testo dell'allegato I è sostituito dal testo figurante nell'allegato della presente direttiva;

19) l'allegato II è soppresso.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... [**30 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa**]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le misure 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 fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO

Elementi di dati necessari a effettuare la ricerca di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 3

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

Elemento	O <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> ⁽¹⁾	Note
Stato membro d'immatricolazione	O <input type="checkbox"/>	Segno distintivo ⁽²⁾ dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo
Numero d'immatricolazione	O <input type="checkbox"/>	Numero completo d'immatricolazione del veicolo
Dati relativi all'infrazione e/o <i>al controllo del veicolo</i>		
<i>Luogo dell'infrazione o del controllo del veicolo</i>	O <input type="checkbox"/>	<i>Indirizzo o indicazione di progressiva chilometrica del luogo in cui è stata commessa l'infrazione o ha avuto luogo il controllo del veicolo</i>
Stato membro dell'infrazione e/o <i>del controllo del veicolo</i>	O <input type="checkbox"/>	Segno distintivo ⁽²⁾ dello Stato membro dell'infrazione
<i>Autorità competente</i>	O <input type="checkbox"/>	<i>Nome dell'autorità competente incaricata della richiesta dei dati o del procedimento</i>
<i>Nome utente</i>	O <input type="checkbox"/>	<i>Nome utente della persona incaricata di richiedere i dati o del procedimento</i>
<i>Numero di riferimento</i>	O <input type="checkbox"/>	<i>Numero di riferimento fornito dall'autorità competente incaricata della richiesta dei dati o del procedimento</i>
Data di riferimento dell'infrazione e/o <i>del controllo del veicolo</i>	O <input type="checkbox"/>	
Ora di riferimento dell'infrazione e/o <i>del controllo del veicolo</i>	O <input type="checkbox"/>	

Elemento	O ■ (1)	Note
Scopo della ricerca	O	<p>Codice del tipo di infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, paragrafo 1</p> <p>1. = Eccesso di velocità</p> <p>2. = Guida in stato di ebbrezza</p> <p>3. = Mancato uso della cintura di sicurezza</p> <p>4. = Mancato arresto davanti a un semaforo rosso</p> <p>5. = Circolazione su una corsia vietata</p> <p>10. = Guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti</p> <p>11. = Mancato uso del casco protettivo</p> <p>12. = Uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida</p> <p>14. = Mancato rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede</p> <p>15. = Sorpasso pericoloso</p> <p>16. = Sosta o fermata pericolosa</p> <p>17. = Attraversamento di una o più strisce longitudinali continue</p> <p>18. = Guida contromano</p> <p>19. [...] = Mancato rispetto delle norme sulla formazione e l'utilizzo dei corridoi di emergenza o mancata precedenza ai veicoli dei servizi di emergenza</p> <p>20. = <i>Uso di</i> un veicolo sovraccarico</p> <p>33. = Mancato rispetto delle norme che disciplinano le restrizioni di accesso dei veicoli</p> <p>34. = Incidente con fuga del conducente</p> <p>35. = Mancato rispetto delle norme a un passaggio a livello ferroviario</p>

1) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati. ■

2) Segno distintivo in conformità dell'articolo 37 della convenzione sulla circolazione stradale, firmata a Vienna l'8 novembre 1968, o il codice di uno Stato membro dell'EUCARIS.

2. Elementi di dati forniti in seguito alla ricerca iniziale effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafi 1 e 3

Parte I. Dati relativi ai veicoli *forniti a norma dell'articolo 4, paragrafi 1 e 3*

Elemento	O/F ⁽⁴⁾	Note ⁽⁵⁾
Numero d'immatricolazione	O	(Codice A) Numero completo d'immatricolazione del veicolo
Numero di telaio/VIN ⁽³⁾	O	(Codice E) Numero completo di telaio/VIN del veicolo
Stato membro d'immatricolazione	O	Segno distintivo ⁽⁶⁾ dello Stato membro d'immatricolazione del veicolo
Marca	O	(Codice D.1) Marca del veicolo, ad es. Ford, Opel, Renault
Denominazione/i commerciale/i	O	(Codice D.3) Denominazione commerciale del veicolo, ad es. Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	O	(Codice J), ad es. N1, M2, N2, L, T
Data della prima immatricolazione	O	(Codice B) Data della prima immatricolazione del veicolo
Data dell'ultima immatricolazione	O	(Codice I) Data dell'ultima immatricolazione del veicolo
Lingua	O	Lingua del documento di immatricolazione del veicolo
Indagini precedenti	F	Le date delle indagini svolte in precedenza sul veicolo

³⁾ VIN = numero di identificazione del veicolo

⁴⁾ O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati *se disponibile in qualsiasi registro nazionale di uno Stato membro*, F = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.

⁵⁾ I codici sono armonizzati in conformità degli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

⁶⁾ Segno distintivo in conformità dell'articolo 37 della convenzione sulla circolazione stradale, firmata a Vienna l'8 novembre 1968, *o il codice di uno Stato membro dell'EUCARIS*.

Parte II. Dati relativi ai veicoli forniti a norma dell'articolo 4, paragrafi 1 e 3

<i>Elemento</i>	<i>O/F</i> <i>(7)</i>	<i>Note (8)</i>
<i>Massa massima a carico tecnicamente ammissibile, ad eccezione dei motocicli</i>	<i>0</i>	<i>(Codice F.1)</i>
<i>Massa massima a carico ammissibile del veicolo in servizio nello Stato membro d'immatricolazione</i>	<i>0</i>	<i>(Codice F.2)</i>
<i>Massa massima a carico ammissibile dell'insieme in servizio nello Stato membro d'immatricolazione</i>	<i>0</i>	<i>(Codice F.3)</i>
<i>Massa del veicolo in servizio carrozzato e munito del dispositivo di attacco per i veicoli trattori di categoria diversa dalla categoria M₁ (kg)</i>	<i>0</i>	<i>(Codice G)</i>
<i>Numero di assi</i>	<i>0</i>	<i>(Codice L)</i>
<i>Interasse (mm)</i>	<i>0</i>	<i>(Codice M)</i>

<i>Elemento</i>	<i>O/F</i> <i>(7)</i>	<i>Note (8)</i>
<i>Per i veicoli con massa totale superiore a 3 500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile:</i> <i>asse 1 (kg)</i> <i>asse 2 (kg), se del caso</i> <i>asse 3 (kg), se del caso</i> <i>asse 4 (kg), se del caso</i> <i>asse 5 (kg), se del caso</i>	O	<i>(Codice N.1)</i> <i>(Codice N.2)</i> <i>(Codice N.3)</i> <i>(Codice N.4)</i> <i>(Codice N.5)</i>
<i>Massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile:</i> <i>rimorchio frenato (kg)</i> <i>rimorchio non frenato (kg)</i>	O	<i>(Codice O.1)</i> <i>(Codice O.2)</i>
<i>Motore:</i> <i>Tipo di combustibile o di alimentazione</i>	F	<i>(Codice P.3)</i>
<i>Classe EURO</i>	F	<i>(Codice V.9)</i>

⁷⁾ **O** = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati se disponibile in qualsiasi registro nazionale di uno Stato membro, **F** = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.

⁸⁾ **I** codici sono armonizzati in conformità degli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Parte **III**. Dati relativi agli intestatari o ai proprietari dei veicoli

Elemento	O/F ⁽⁹⁾	Note ⁽¹⁰⁾
Dati relativi agli intestatari del veicolo		(Codice C.1) I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione interessata
Cognome o ragione sociale	O	(Codice C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome o ragione sociale, gli infissi e i titoli, comunicati in un formato stampabile
Nome	O	(Codice C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali, comunicati in un formato stampabile
Indirizzo	O	(Codice C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile
Mezzi di comunicazione elettronici	F	Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società

Elemento	O/F ⁽⁹⁾	Note ⁽¹⁰⁾
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(Codice C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo
Cognome o ragione sociale	O	(Codice C.2.1)
Nome	O	(Codice C.2.2)
Indirizzo	O	(Codice C.2.3)
Mezzi di comunicazione elettronici	F	Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società

⁹⁾ O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati *se disponibile nel registro nazionale di uno Stato membro*, F = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.

¹⁰⁾ I codici sono armonizzati in conformità degli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Parte **IV**. Dati relativi agli intestatari, proprietari e utenti finali dei veicoli

Elemento	O/F ⁽¹¹⁾	Note
Dati relativi agli utenti finali del veicolo		I dati si riferiscono all'utente finale del veicolo
Cognome o <i>ragione sociale</i>	O	Si utilizzano campi separati per il cognome o ragione sociale, gli infissi e i titoli, comunicati in un formato stampabile
Nome	O	Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali, comunicati in un formato stampabile
Indirizzo	O	Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile
<i>Mezzi di comunicazione elettronici</i>	<i>F</i>	<i>Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1</i>
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona <i>o della società</i>

¹¹⁾ O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati se disponibile nel registro nazionale di uno Stato membro, F = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.

Parte V. Dati *al momento in cui è stata commessa l'infrazione in materia di sicurezza stradale* relativi all'*intestatario* e al *proprietario* precedente del veicolo *oggetto della ricerca iniziale di cui alla sezione 1 del presente allegato*, conformemente all'articolo 4 bis, paragrafo 2

Elemento	O/F (12)	Note (13)
Dati relativi agli intestatari precedenti del veicolo		(Codice C.1) I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione interessata
Cognome o ragione sociale	O	(Codice C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome o ragione sociale, gli infissi e i titoli, comunicati in un formato stampabile
Nome	O	(Codice C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali, comunicati in un formato stampabile
Indirizzo	O	(Codice C.1.3) Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile
<i>Mezzi di comunicazione elettronici</i>	<i>F</i>	<i>Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1</i>
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società

Elemento	O/F (12)	Note (13)
Dati relativi ai proprietari precedenti del veicolo		(Codice C.2) I dati si riferiscono al proprietario precedente del veicolo
Cognome o ragione sociale	O	(Codice C.2.1)
Nome	O	(Codice C.2.2)
Indirizzo	O	(Codice C.2.3)
Mezzi di comunicazione elettronici	F	Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona o della società

12) O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati se disponibile *in qualsiasi registro nazionale di* uno Stato membro, F = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.

13) I codici sono armonizzati in conformità degli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Parte VI. Dati *al momento in cui è stata commessa l'infrazione* relativi all'utente finale precedente del veicolo *oggetto della ricerca iniziale di cui alla sezione 1 del presente allegato*, conformemente all'articolo 4 bis, paragrafo 2

Elemento	O/F ⁽¹⁴⁾	Note
Dati relativi agli utenti finali precedenti del veicolo		I dati si riferiscono all'utente finale precedente del veicolo
Cognome o <i>ragione sociale</i>	O	Si utilizzano campi separati per il cognome o ragione sociale, gli infissi e i titoli, comunicati in un formato stampabile
Nome	O	Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali, comunicati in un formato stampabile
Indirizzo	O	Si utilizzano campi separati per la via, il numero civico, il codice postale, il luogo di residenza, il paese di residenza ecc.; l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile
Mezzi di comunicazione elettronici	F	Indirizzo di posta elettronica per i servizi elettronici di recapito certificato a norma dell'articolo 5 bis, paragrafo 1
Genere	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica o giuridica
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	O	Identificativo unico della persona <i>o della società</i>

¹⁴⁾ O = comunicazione obbligatoria dell'elemento di dati se disponibile in qualsiasi registro nazionale di uno Stato membro, F = comunicazione facoltativa dell'elemento di dati.