



Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale Licenziata la nuova direttiva 2015/413/UE

Non sono ancora passati dodici mesi da quando sulle pagine di questa autorevole testata si argomentava circa i benefici e/o le problematiche derivanti dall'adozione della direttiva 2011/82/UE in materia di scambio di informazioni in materia di infrazioni stradali. Oggi, dopo le ben note vicissitudini che hanno caratterizzato l'annullamento della direttiva, ritorniamo sull'argomento per fare il punto sullo stato dell'arte a fronte della neo introdotta direttiva 2015/413/UE

Riguardo allo scambio di informazioni in materia di infrazioni stradali, sulla base giuridica della cooperazione di polizia, l'Unione europea dispone di una direttiva, la 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 cui, tuttavia, a causa della loro speciale posizione rispetto alla cooperazione di polizia non hanno partecipato il Regno di Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord. Sulla questione, come noto, è quindi intervenuta la Corte di Giustizia europea, Sezione Grande, che con sentenza n. C-43/12 del 6 maggio 2014 ha decretato l'annullamento della direttiva 2011/82/UE, recepita in Italia con D.Lgs. 4 marzo 2014 n. 37.

**Corte di Giustizia Europea
Sezione Grande
Sentenza 6 maggio 2014, causa C-43/12**

«Ricorso di annullamento – Direttiva 2011/82/UE – Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale – Scelta del fondamento giuridico – Articolo 87, paragrafo 2, lettera a), TFUE – Articolo 91 TFUE – Mantenimento degli effetti della direttiva in caso di annullamento»

Mantenendo gli effetti giuridici della direttiva oggetto del ricorso, la Corte di Giustizia europea ha previsto un periodo di un anno per predisporre un nuovo atto giuridico, che ha individuato nella

politica dei trasporti i presupposti e la corretta base giuridica riguardo allo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Sulla base della sentenza della Corte di Giustizia Europea Sezione Grande del 6 maggio 2014, causa C-43/12, l'11 febbraio 2015 il parlamento europeo ha approvato un insieme di regole (2014/0218-COD) al fine di rendere effettivo il processo di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in ambito U.E. in materia di sicurezza stradale. I cambiamenti apportati dal parlamento, forniscono quindi una nuova base giuridica incentrata sulla sicurezza dei trasporti, così come richiesto dalla Corte Europea di Giustizia, che aveva giudicato "non corretta" la precedente impostazione legislativa dettata dalla direttiva 2011/82/UE, fondata sulla semplice cooperazione di polizia.

Il testo della nuova direttiva, che trova fondamento giuridico sulla sicurezza dei trasporti, consentirà a pieno titolo il recepimento nell'ordinamento interno da parte del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, e permetterà ad ogni Paese dell'Unione europea di avere pieno accesso alle informazioni relative agli intestatari delle targhe dei veicoli oggetto delle infrazioni stradali che, tuttavia, così come la procedura di scambio delle informazioni, resteranno in buona sostanza quelle già contemplate dalla direttiva 2011/82/UE.

Obiettivi ed ambito di applicazione

La direttiva 2015/413/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2015 (testo rilevante ai fini SEE), mira ad assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione europea, 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, e trova applicazione per le seguenti fattispecie di infrazione (art. 2 direttiva 2015/413/UE):

- a) eccesso di velocità;
- b) mancato uso della cintura di sicurezza;
- c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- d) guida in stato di ebbrezza;
- e) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;
- f) mancato uso del casco protettivo;
- g) circolazione su una corsia vietata;
- h) uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida

Definizioni

Una serie di definizioni è presente all'articolo 3 della direttiva 2015/413/UE:

- a) «veicolo», ogni veicolo azionato da un motore, compresi i motocicli, che è destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci;
- b) «Stato membro dell'infrazione», lo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa;
- c) «Stato membro d'immatricolazione», lo Stato membro in cui è immatricolato il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa;
- d) «eccesso di velocità», il superamento dei limiti di velocità in vigore nello Stato membro dell'infrazione per il tipo di strada o il tipo di veicolo in questione;
- e) «mancato uso della cintura di sicurezza», il mancato rispetto dell'obbligo di indossare la cintura di sicurezza o un dispositivo di ritenuta per bambini a norma della direttiva 91/671/CEE del Consiglio e del diritto dello Stato membro dell'infrazione;
- f) «mancato arresto davanti a un semaforo rosso», il transito con semaforo rosso o con qualsiasi altro segnale pertinente di

arresto, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

g) «guida in stato di ebbrezza», la guida in stato di alterazione dovuta all'alcol, come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

h) «guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti», la guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o di altre sostanze con effetto analogo, come definita nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

i) «mancato uso del casco protettivo», il mancato rispetto dell'obbligo di indossare il casco protettivo, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

j) «circolazione su una corsia vietata», l'uso illecito di una corsia della strada, quale una corsia di emergenza, una corsia preferenziale per il trasporto pubblico o una corsia provvisoriamente chiusa per motivi di congestione o di lavori stradali, come definito nella legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

k) «uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida», l'uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito nel diritto dello Stato membro dell'infrazione;

l) «punto di contatto nazionale», un'autorità competente designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli;

m) «ricerca automatizzata», la procedura di accesso online per la consultazione delle banche dati di uno, più di uno o tutti gli Stati membri o i paesi partecipanti;

n) «intestatario del veicolo», la persona a cui nome è immatricolato il veicolo, come definita nella legislazione dello Stato membro di immatricolazione.

Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, lo Stato membro autorizza i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con la facoltà di procedere a ricerche automatizzate sui:

- a) dati relativi ai veicoli; e
- b) dati relativi ai proprietari o agli intestatari del veicolo.

Ai fini dello scambio dei dati, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale e le competenze dei punti di

contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato (art. 4 direttiva 2015/413/UE).

Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5 della direttiva in analisi, lo Stato membro dell'infrazione è libero di decidere se avviare o meno procedimenti relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla direttiva in commento e, qualora decida di avviare siffatti procedimenti, esso ne informa di conseguenza, ai sensi del diritto nazionale: il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona, altrimenti identificata, sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale.

Tali informazioni comprendono, conformemente al diritto nazionale, le conseguenze giuridiche dell'infrazione nel territorio dello Stato membro dell'infrazione a norma del diritto di tale Stato membro.

Quando invia la lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale, lo Stato membro dell'infrazione include, conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente, in particolare:

- la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale,
- il luogo, la data e l'ora dell'infrazione,
- il titolo della normativa nazionale violata e la sanzione,
- e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione.

Lo Stato membro che decida di avviare procedimenti relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale previste dalla direttiva 2015/413/UE, può utilizzare il modello riportato nell'allegato II alla direttiva stessa. Al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione oggetto del procedimento invia la lettera d'informazione nella lingua del documento d'immatricolazione del veicolo, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.

Entrata in vigore e recepimento

La direttiva 2015/413/UE, pubblicata sulla gazzetta ufficiale dell'Unione europea

n. L 68 del 13 marzo 2015, entra in vigore il quarto giorno successivo alla sua pubblicazione, ossia il 17 marzo 2015. Entro il 6 maggio 2015 tutti gli Stati membri - ad eccezione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, che possono posporre il termine fino al 6 maggio 2017 - mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla neo introdotta direttiva.

Alcune considerazioni

Come noto l'attività sanzionatoria nei confronti dell'utenza che circola sul territorio nazionale alla guida di veicoli immatricolati all'estero, pone oggettivi limiti nella misura in cui l'ufficio accertatore debba procedere a posteriori, rispetto alla rilevazione dell'infrazione, al rintraccio dei dati afferenti la proprietà del veicolo, e quindi alla notifica della sanzione amministrativa pecuniaria nei confronti dell'intestatario/utilizzatore.

Sul punto, allo stato dell'arte, vista la sentenza della Corte di Giustizia Europea che ha annullato la direttiva 2011/82/UE ed al contempo ne ha mantenuto gli effetti fino all'entrata in vigore della neo promulgata direttiva 2015/413/UE, appare del tutto ovvio che all'atto squisitamente pratico le cose per gli uffici di polizia stradale che si occupano della gestione del contenzioso "transfrontaliero" non siano poi mutate così tanto!

A parte la prassi più o meno consolidata in seno a ciascun organo di polizia stradale operante, si ritiene che - almeno a livello di Unione europea - già la direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 e quindi la neo introdotta direttiva 2015/413/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2015, entrambe intese ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, imponendo agli Stati membri l'obbligo di predisporre un regolamento nazionale finalizzato alla riscossione all'estero delle sanzioni amministrative, sia comunque da considerare come un passo nella giusta direzione, nella misura in cui gli organi di polizia stradale avranno la possibilità di accedere alle informazioni concernenti l'immatricolazione, l'intestazione e la proprietà dei veicoli registrati nei Paesi membri dell'Unione europea, rivolgendosi in via esclusiva al

punto di contatto nazionale che, per quanto riguarda l'Italia è da individuarsi nella Direzione generale per la motorizzazione.

Tuttavia, a parere di chi scrive, e ferme restando le buone intenzioni del legislatore unionale, anche a questo giro è stata persa quell'ulteriore buona occasione nell'andare ad introdurre quei correttivi "operativi" utili - ad esempio - ad allargare a nuove fattispecie di violazione il campo d'applicazione delle rigide e tassative otto ipotesi d'infrazione stradale perseguibili oltre confine già individuate dalla direttiva 2011/82/UE e rigidamente ribadite dall'articolo 2 della neo introdotta direttiva 2015/413/UE.

In siffatto contesto, considerando che le convenzioni sulla notifica e l'ottenimento all'estero di documenti, informazioni e prove in materia amministrativa, adottate a Strasburgo, rispettivamente, il 24 novembre 1977 ed il 15 marzo 1978, ratificate in Italia con legge 21 marzo 1983 n. 149, non ponevano alcuna preclusione circa la natura delle ipotesi sanzionatorie amministrative perseguibili, dalla lettura dell'ulteriore novellato strumento unionale "d'indagine" amministrativa, emerge una volta ancora uno specifico limite caratterizzato dal fatto che è consentita l'applicabilità della procedura esclusivamente alle sole otto ipotesi contemplate dall'articolo 2, e che quindi pone oggettivi limiti a tutte le altre fattispecie sanzionatorie previste dalla disciplina della circolazione stradale per le quali, ad avviso di chi scrive, continueranno ad essere pienamente operative le consolidate prassi che traggono fondamento nei citati trattati di Strasburgo.

Questo, alla data di invio alla stampa, il quadro generale della situazione limitandoci ai veicoli immatricolati nel territorio dell'Unione europea, che una volta ancora in considerazione delle ben note ed oggettive difficoltà operative oseremmo definire allarmante, e che diventa addirittura tragico laddove la violazione alle norme della circolazione stradale sia da ricondurre ad un veicolo la cui targa d'immatricolazione appartiene ad un Paese estraneo all'Unione europea. ■

****Ispettore Capo della Polizia di Stato
Comandante Squadra di p.g.
Sezione Polstrada La Spezia***

Riferimenti normativi	Bibliografia
Direttiva 2015/413 /UE Corte di Giustizia Europea Sezione Grande Sentenza 6 maggio 2014, causa C-43/12 D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 37 Direttiva 2011/82/UE Legge 21 marzo 1983 n. 149 Convenzione di Strasburgo del 15.03.1978 Convenzione di Strasburgo del 24.11.1977	R. Chianca - G. Fazzolari - "Il controllo dei veicoli comunitari e stranieri" - Maggioli Modulgrafica G. Fazzolari - "Attuazione della direttiva 2011/82/UE - D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 37" il Centauro n.175 articoli ed approfondimenti tratti da: www.vehicle-documents.it www.vigilaresullastrada.it www.asaps.it