



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 6 ottobre 2008
(OR. fr)**

13659/08

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0062 (COD)**

**TRANS 307
CODEC 1250**

RELAZIONE

della:	Presidenza
al:	Consiglio
n. doc. prec.:	13450/08 TRANS 296 CODEC 1199
n. prop. Com:	7984/08 TRANS 100 CODEC 416
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale (AL) - Dibattito orientativo

I. Introduzione

1. Il 19 marzo 2008 la Commissione ha adottato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale (in seguito denominata la "proposta di direttiva"). Tale proposta persegue l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale nell'Unione europea e prevede a tal fine di agevolare l'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni per quattro infrazioni al codice della strada commesse con veicoli immatricolati in Stati membri diversi dallo Stato in cui è commessa l'infrazione (eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso).

2. I primi dibattiti tenuti sotto la presidenza francese, hanno sottolineato l'esistenza di un ampio consenso degli Stati membri sull'obiettivo della proposta di direttiva. Quest'ultima mira infatti a colmare un'effettiva lacuna in termini di sicurezza stradale (i conducenti di veicoli non immatricolati nello Stato dell'infrazione non sono perseguiti) e dovrebbe contribuire all'obiettivo di ridurre del 50% il numero di vittime della strada in Europa entro il 2010.
3. Tuttavia in occasione dell'esame svolto dal competente gruppo di lavoro del Consiglio taluni Stati membri hanno manifestato dubbi sulla fondatezza della base giuridica scelta dalla Commissione nella proposta (articolo 71 del trattato CE, sicurezza dei trasporti).

In tale contesto il Servizio giuridico del Consiglio ha emesso un parere dal quale risulta che si deve considerare la procedura di esecuzione delle sanzioni prevista dalla proposta di direttiva come rientrante in ogni caso nella categoria delle norme di cooperazione in materia penale e che siffatte norme possono essere previste in uno strumento del primo pilastro solo se si prefiggono come obiettivo di assicurare la piena effettività di norme comuni sostanziali. Nella forma attuale del testo, né l'articolo 71 né alcuna altra disposizione del trattato conferisce alla Comunità la competenza necessaria ai fini dell'adozione della proposta di direttiva.

4. La questione è stata sottoposta al Coreper (parte prima). La grande maggioranza delle delegazioni ritiene indispensabile tener conto delle difficoltà di ordine giuridico sollevate e prevede quattro possibili opzioni:
 - valersi della cosiddetta "decisione Prüm"¹, che contempla uno scambio di dati di immatricolazione nel contesto del terzo pilastro;
 - utilizzare uno strumento specifico GAI (decisione quadro);

¹ Decisione del Consiglio relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera

- riprendere la proposta della Commissione con la stessa base giuridica (art. 71 del trattato CE), stralciandone tuttavia tutte le disposizioni che rientrano nella cooperazione in materia penale e istituendo una semplice rete di scambi di dati di immatricolazione allo scopo di assicurare l'efficacia dei controlli di sicurezza stradale;
- definire norme comuni in materia di sicurezza stradale al fine di mantenere la proposta nella sua versione attuale, consolidandone la base giuridica.

II. Consuntivo sulle opzioni previste inizialmente

In base ai lavori del gruppo "Trasporti terrestri" e all'esame di tali lavori in sede di Coreper, risulta che:

- Per quanto riguarda le opzioni che si fondano sul ricorso ad uno strumento del terzo pilastro:
 - a) l'applicazione della decisione Prüm è tecnicamente impraticabile allo stato attuale del testo e presupporrebbe che quest'ultima fosse riveduta;
 - b) Il ricorso ad una decisione quadro specifica costituisce una soluzione tecnicamente e giuridicamente possibile. Essa comporta nondimeno rischi di calendario tali da ritardare l'azione dell'UE in materia di sicurezza dei cittadini rispetto all'imperativo di riduzione del tasso di mortalità negli incidenti stradali, fissato a livello comunitario, entro il 2010. Tale opzione solleverebbe inoltre notevoli difficoltà di ordine politico con il Parlamento europeo, che a novembre avrà completato la prima lettura.
- Per quanto riguarda le opzioni che si fondano sul primo pilastro:
 - a) l'opzione consistente nel riesaminare la proposta per stralciarne tutte le disposizioni connesse alla cooperazione in materia penale sarebbe giuridicamente praticabile, ma offrirebbe, per il momento, prospettive d'azione meno complete in materia di lotta contro la mancanza di sicurezza sulle strade.

- b) L'opzione consistente nel mantenere l'economia generale del testo proposto dalla Commissione pur tenendo conto del parere del Servizio giuridico del Consiglio risponderebbe agli obiettivi iniziali in materia di sicurezza stradale e si iscriverebbe logicamente nel contesto della procedura di codecisione con il Parlamento europeo. Essa suscita tuttavia notevoli riserve connesse alla definizione di norme comuni per quanto riguarda i comportamenti pericolosi sotto il profilo della sicurezza stradale.²

III. Contesto interistituzionale

Il 9 settembre il Parlamento europeo ha votato in prima lettura, in sede di commissione per i trasporti e il turismo, seguendo ampiamente il suo relatore e dovrebbe votare in plenaria a novembre. La commissione per i trasporti e il turismo, pur consapevole delle difficoltà di ordine giuridico sollevate in sede di Consiglio, non desidera modificare il testo e ha fondato il suo progetto di relazione sulla base scelta dalla Commissione, pur arricchendo il contenuto del testo. La quasi unanimità espressa nella votazione in sede di commissione lascia presagire un'ampia adozione in plenaria sulla base giuridica proposta dalla Commissione.

Dal canto suo, la Commissione europea ritiene giuridicamente corretta la base scelta nella sua proposta. Essa afferma tuttavia di essere disposta ad esaminare le opzioni atte a rafforzare la succitata base giuridica. Per la Commissione, un passaggio al terzo pilastro che non sia giuridicamente giustificato avrebbe il grande inconveniente di ritardare notevolmente l'adozione di un testo d'importanza fondamentale per la sicurezza stradale e creerebbe difficoltà di ordine politico non trascurabili, a causa della consultazione del Parlamento europeo secondo la procedura di codecisione e delle posizioni da esso già espresse.

² Sulla scorta degli elementi presentati dalla presidenza, questa opzione è stata appoggiata, in via di principio, da un gruppo di delegazioni (AT, BE, ES, IT, SI, SK). Un altro gruppo di delegazioni (DE, DK, EE, FI, IE, LU, LV, MT, PL, RO, SE, UK) ha dichiarato di avere delle difficoltà in relazione a questa opzione e mantiene la posizione secondo cui il tema va trattato nel quadro del terzo pilastro (decisione quadro).

IV. Conclusioni

La presidenza ritiene pertanto opportuno richiamare l'attenzione dei ministri su tale tema ai fini di un dibattito orientativo che consentirebbe di fornire al Consiglio un quadro più chiaro sul seguito da riservare alla proposta di direttiva.

L'Unione europea si è prefissata l'obiettivo di ridurre entro il 2010 il numero di vittime della strada. A questo proposito, le infrazioni stradali commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è commessa l'infrazione restano sovente impunte. Ne consegue, oltre ad una disparità di trattamento tra i conducenti residenti e quelli non residenti tale da compromettere l'accettazione dei controlli di sicurezza stradale da parte del pubblico, che l'effetto preventivo dei controlli stessi si affievolisce.

Quesiti per i ministri:

Tenuto conto del carattere transfrontaliero del dispositivo proposto, ritengono gli Stati membri che un'azione a livello comunitario possa essere utile? Considerano gli Stati membri che questa debba essere realizzata urgentemente? Secondo quali modalità?

Se dovesse essere accolta l'opzione che prevede il ricorso ad uno strumento comunitario, si invitano i ministri a pronunciarsi sui due seguenti quesiti:

- 1. L'obiettivo di migliorare l'efficacia dell'applicazione transfrontaliera delle misure in materia di sicurezza stradale giustifica la fissazione nella direttiva di norme comuni, anche limitate, che lascino gli Stati membri liberi di deciderne le modalità?**
- 2. Altrimenti, ai fini dell'adozione di questo testo, potreste accettare che fossero stralciate dalla proposta di direttiva le disposizioni che hanno un'incidenza sull'attuazione delle norme di procedura penale? Si potrebbero introdurre disposizioni complementari in materia di sicurezza stradale per rafforzarne il valore aggiunto?**