



Attuazione della direttiva 2011/82/UE – D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 37 Lo scambio delle informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale in ambito U.E.



Il Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37, di attuazione della direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, in vigore dal 22 marzo 2014, al fine di assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada, disciplina lo scambio tra l'Italia e gli altri Stati membri dell'Unione europea, delle 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 da quello in cui è stata commessa l'infrazione. Ai sensi

dell'articolo 2 del decreto legislativo di recepimento, l'ambito di applicazione in materia di sicurezza stradale riguarda esclusivamente le seguenti infrazioni:

a) eccesso di velocità: il superamento dei limiti di velocità in vigore nello Stato membro dell'infrazione per il tipo di strada ed il tipo di veicolo in questione;

b) 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 sia della direttiva 91/671/CEE, e successive modificazioni, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli sia della legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso: il transito con semaforo rosso o con qualsiasi altro segnale pertinente di arresto, come definito dalla legislazione nazionale



dello Stato membro dell'infrazione;

d) guida in stato di ebbrezza: la guida in stato di alterazione dovuta all'alcol, come definita dalla legislazione dello Stato membro dell'infrazione;

e) guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti: la guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o di altre sostanze con effetto analogo, come definita dalla legislazione dello Stato membro d'infrazione;

f) mancato uso del casco protettivo: il mancato rispetto dell'obbligo di indossare il casco protettivo, come definito dalla legislazione dello Stato membro d'infrazione;

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

h) uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida: l'uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, come definito dalla legislazione dello Stato membro di infrazione.

Procedura per lo scambio delle informazioni con gli altri Stati membri

Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale concernenti le infrazioni contemplate, il punto di contatto nazionale - *che per l'Italia è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici - Direzione generale per la motorizzazione* - garantisce ai punti di contatto degli altri Stati membri la consultazione automatizzata dei dati nazionali di immatricolazione relativi:

- a) ai veicoli;
 - b) ai proprietari o agli intestatari dei veicoli;
- contenuti nell'archivio nazionale dello stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici,

Direzione generale della motorizzazione.

Gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 del C.d.S., **solo per i veicoli immatricolati nell'Unione europea**, trasmettono telematicamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici - Direzione generale per la motorizzazione, punto di contatto nazionale, le richieste concernenti:

- i dati relativi ai veicoli
- i dati riguardanti i proprietari o gli intestatari di veicoli.

Il punto di contatto nazionale inoltra tali richieste al punto di contatto nazionale dello Stato membro interessato, attraverso consultazioni automatizzate, e fornisce le informazioni ottenute all'organo di polizia richiedente.

La Direzione generale per la motorizzazione, consente la consultazione automatizzata mediante procedura d'accesso «on line» per la consultazione delle banche dati, mediante l'utilizzo del numero completo della targa di immatricolazione del veicolo, ed in qualità di punto di contatto nazionale:

a) adotta tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati;

b) effettua lo scambio di informazioni in modo efficiente in termini di costi ed in modo sicuro usando l'infrastruttura di rete per le comunicazioni transeuropee di dati tra amministrazioni della U.E.;

c) garantisce la riservatezza dei dati trasmessi attraverso l'uso dell'applicazione informatica messa a disposizione sulla piattaforma EUCARIS. (art. 4, D.Lgs. 37/2014)

Accesso alle informazioni

Al fine di consentire lo scambio del dato relativo al veicolo o numero di targa rubato, in attuazione di quanto disposto dalla direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio - Allegato 1, Parte II, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, accede con modalità telematiche ai relativi dati in possesso dello stesso Ministero dell'interno. Tali modalità saranno definite con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto in commento, ossia entro il 22 giugno 2014 (art. 5, D.Lgs. 37/2014).

Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

Competenti ad avviare i procedimenti che conducono alle infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplati all'articolo 2 del D.Lgs. 37/2014 sono gli organi di polizia di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Al momento dell'avvio dei procedimenti, gli organi di polizia stradale informano, mediante notifica per iscritto contenente, altresì, l'indicazione degli effetti giuridici scaturenti dalle infrazioni contemplate dalla direttiva 2011/82/UE, a norma delle vigenti disposizioni del

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

- il proprietario,
- l'intestatario del veicolo;
- o la persona altrimenti individuata quale autore dell'infrazione commessa.

La lettera d'informazione indirizzata al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti individuata come autore dell'infrazione redatta, secondo il modello di cui all'Allegato II, nella lingua del documento d'immatricolazione del veicolo con il quale è stata commessa - laddove esso sia disponibile - o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro d'immatricolazione, deve includere ogni informazione pertinente, ed in particolare:

- la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2;
- il luogo;
- la data;
- l'ora dell'infrazione;
- il riferimento all'articolo del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, oggetto della violazione;
- la relativa sanzione;
- nonché, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione. (Art. 6, D.Lgs. 37/2014)

Alcune prime riflessioni

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.

Sul punto, allo stato delle cose, 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 - debba prevalere come unica fonte di diritto la neo recepita direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 ferma restando, a parere di chi scrive, per tutti gli altri Paesi estranei all'Unione l'applicabilità degli accordi bilaterali eventualmente in essere, e delle convenzioni internazionali in materia laddove esistenti, seguendo le indicazioni dettate dal Ministero degli affari esteri, condizione questa che, con i limiti e le problematiche note a tutti gli addetti ai lavori possono condurre, almeno in via teorica, alla notificazione di qualsivoglia violazione di carattere amministrativo.

In tale contesto, nell'Europa unita dei 28, in cui i primi timidi passi sembra stiano effettivamente evolvendo verso il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri (*si pensi a quanto fin ora si è fatto con le patenti di guida e le carte di circolazione*), il recepimento della direttiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011, intesa 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, è da accogliere con favore 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 individuato nella Direzione generale per la motorizzazione.

Tuttavia, 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 del novellato strumento unionale "d'indagine" amministrativa, emerge un unico limite caratterizzato dal fatto che è consentita l'applicabilità della procedura esclusivamente alle sole otto ipotesi contemplate all'articolo 2, e che quindi pone limiti a tutte le altre fattispecie sanzionatorie previste dalla disciplina della circolazione stradale, condizione questa che auspichiamo possa essere superata al più presto, allargando l'elenco degli illeciti amministrativi perseguibili oltre confine.

Questo, alla data di invio alla stampa, è sostanzialmente il quadro generale della situazione limitandoci ai veicoli immatricolati nel territorio dell'Unione europea, che almeno fino alla data di recepimento della direttiva 2011/82/UE, 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

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 Modigrafica

articoli ed approfondimenti tratti da:

www.vehicle-documents.it

www.vigilaresullastrada.it

www.asaps.it

Pur garantendo la massima affidabilità di quanto precede, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Il testo che precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui dipende.