



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

\*\*\*

300/A/6806/17/111/44 del 12/09/2017

~~Il presente provvedimento è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Interno il 12/09/2017.~~  
cambio dei dati identificativi dei veicoli immatricolati nei Paesi UE, in base alla Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sostituita dalla Direttiva (UE) 2015/413 dell'11 marzo 2015, recepita con il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 37.

- ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO  
LORO SEDI
- AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO  
PER LE PROVINCE AUTONOME TRENTO – BOLZANO
- ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE  
DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
- ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI
- ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA  
POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE  
E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI

e, per conoscenza,

- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali  
ed il Personale ROMA





# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

\*\*\*

- AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA  
Dipartimento per l'Amministrazione Penitenziaria ROMA
- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI  
ROMA
- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA  
ROMA
- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO  
CESENA

## Premessa

Uno dei più importanti fattori della politica di miglioramento dei livelli di sicurezza stradale è ritenuto, da parte delle Istituzioni dell'UE, l'uniforme applicazione delle sanzioni per le infrazioni gravi alla disciplina della circolazione stradale commesse nel territorio dei Paesi membri.

Spesso, tuttavia, l'effettiva applicazione delle sanzioni incontra serie difficoltà se le violazioni sono state accertate da remoto ed in uno Stato membro diverso da quello d'immatricolazione del veicolo.

Al fine di agevolare l'applicazione transfrontaliera di tali sanzioni, in particolare quelle connesse ad incidenti stradali gravi, è stata emanata la Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, e realizzato un sistema di scambio di informazioni <sup>(1)</sup>, definito *Cross Border*, per alcune specifiche infrazioni, che consente allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di conoscere i dati identificativi degli intestatari dei veicoli immatricolati negli altri Paesi UE.

---

<sup>1</sup> A tal fine si è sfruttata la piattaforma informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris), che è obbligatoria per gli Stati membri a norma delle decisioni di Prüm per quanto riguarda i dati di immatricolazione dei veicoli.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

La citata Direttiva 2011/82/UE, poi integralmente sostituita dalla Direttiva (UE) 2015/413 <sup>(2)</sup>, è stata recepita nell'ordinamento italiano con il Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37, pubblicato nella G.U. n.67 del 21 marzo 2014, in vigore dal 22 marzo 2014.

## 1. Ambito di applicabilità

Non a tutte le violazioni della disciplina della circolazione stradale sono applicabili le citate norme e la procedura che si andrà a descrivere, bensì ad un ristretto numero di comportamenti, valutati particolarmente pericolosi per la sicurezza della circolazione stradale.

Si applicano, infatti, alle infrazioni in materia di eccesso di velocità, di mancato uso della cintura di sicurezza e del casco protettivo, di passaggio ad un semaforo proiettante luce rossa, di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, di circolazione su una corsia vietata, di indebito uso di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

Tali comportamenti assumono natura diversa (civile, amministrativa o penale) e sono differentemente definiti dalle legislazioni dei vari Stati membri, ragione per cui appaiono necessarie alcune precisazioni.

Per *eccesso di velocità* deve intendersi non solo il superamento dei limiti previsti dall'art.142 C.d.S., ma anche la velocità non prudenziale regolamentata dall'art.141 C.d.S., articolo quest'ultimo, peraltro, contestato sovente a seguito di incidente stradale.

Il *mancato uso della cintura di sicurezza* si riferisce sia all'uso delle cinture di sicurezza, da parte di conducenti e passeggeri, sia dei sistemi di ritenuta per bambini (art.172 C.d.S.); include il non utilizzo di tali dispositivi ed ogni altro comportamento che ne alteri od ostacoli il normale funzionamento, oltre all'omissione del controllo circa l'efficienza degli stessi.

---

<sup>2</sup> La direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio era stata adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, T.F.U.E. (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea). La Corte di giustizia europea, con sentenza del 6 maggio 2014, nella causa C-43/12, ha annullato la predetta Direttiva in quanto non poteva essere adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, T.F.U.E., disponendo, comunque, il mantenimento degli effetti della stessa fino all'entrata in vigore della nuova direttiva (la Direttiva UE 2015/413) basata, validamente, sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), T.F.U.E.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

Per *mancato arresto davanti a un semaforo rosso* deve intendersi non solo l'ipotesi in cui il conducente prosegue la marcia nonostante il semaforo proietti luce rossa, ovvero gialla ed abbia la possibilità di arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza <sup>(3)</sup>, ma anche ogni altra violazione dell'obbligo di arresto imposto dalla segnaletica, dagli agenti preposti alla regolazione del traffico o da coloro cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale. Sono, pertanto, da includere in tali fattispecie, ad esempio, l'inosservanza della segnalazione manuale o con apposito distintivo che imponga di fermarsi <sup>(4)</sup>, l'attraversamento del passaggio a livello nei casi vietati <sup>(5)</sup>, il non rispetto del segnale di *stop* <sup>(6)</sup>, ecc.

La *guida in stato di ebbrezza* comprende ogni condotta di guida in stato di alterazione dovuta ad assunzione di alcol, quindi, sia la violazione dell'art.186 che dell'art. 186-bis C.d.S., nelle varie fattispecie amministrative e penali. Ovviamente, per queste ultime, in ragione del principio di personalità della responsabilità penale e del fatto che il conducente è in genere identificato all'atto dell'accertamento, si può accedere al sistema di interscambio in esame per qualsiasi esigenza di identificazione del proprietario e del veicolo connessa al relativo procedimento penale o amministrativo.

La *guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti* include la guida in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, che integri la violazione dell'art.187 C.d.S.. Valgono le stesse considerazioni appena fatte a proposito della guida in stato di ebbrezza.

Il *mancato uso del casco protettivo*, da parte di conducenti e passeggeri, riguarda sia la violazione dell'obbligo di indossarlo che ogni altra modalità impropria di utilizzo. In sostanza, ogni infrazione riconducibile all'art.171 C.d.S., fatta eccezione per quelle relative all'importazione, produzione e commercializzazione di caschi non omologati.

La *circolazione su una corsia vietata* abbraccia una serie di fattispecie previste dal Codice della Strada relative all'uso indebito delle corsie, quali, ad esempio, la

<sup>3</sup> Art.146 in relazione art.41 C.d.S.

<sup>4</sup> Art.146 in relazione art.43 C.d.S. e art.192 C.d.S.

<sup>5</sup> Art.147 C.d.S.

<sup>6</sup> Art.145 C.d.S.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

\*\*\*

percorrenza vietata di una corsia di scorrimento o d'emergenza <sup>(7)</sup>, di una corsia preferenziale per il trasporto pubblico o di una corsia provvisoriamente chiusa per motivi di traffico od altro <sup>(8)</sup>.

Per *uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida*, infine, si intende qualsiasi violazione dell'art.173, comma 2, C.d.S.

## 2. Procedura di scambio delle informazioni

Centrali nel sistema sono i Punti di contatto nazionale, cioè l'autorità designata da ciascun Stato membro per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli: per l'Italia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per la Motorizzazione.

I Punti di contatto nazionale garantiscono, reciprocamente, la consultazione automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli e degli intestatari contenuti nei propri archivi nazionali, mediante l'utilizzo del numero completo della targa.

Non interessa in questa sede esaminare la procedura di consultazione da parte degli altri Stati membri.

Per consentire agli organi di polizia stradale di cui all'art.12 C.d.S. di accedere al sistema ed effettuare l'accertamento automatizzato di cui si è detto, la Direzione Generale per la Motorizzazione ha reso disponibile sul proprio portale [www.ilportaledellautomobilista.it](http://www.ilportaledellautomobilista.it) apposita applicazione informatica, il cui accesso è consentito, a titolo gratuito, a tutte le forze di polizia, sia a quelle già accreditate sul portale per i procedimenti relativi alla *patente a punti*, sia a quelle autorizzate alla consultazione dei dati sui veicoli immatricolati in Italia. Per gli Uffici della Specialità l'accesso è possibile tramite la rete *intranet* dal portale S.I.P.S. della Polizia Stradale alla voce "Banche dati esterne".

Gli elementi identificativi devono essere inseriti e forniti conformemente all'Allegato I del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37, sia da parte di chi

<sup>7</sup> Cfr. artt.143 e 176 C.d.S.

<sup>8</sup> Cfr. artt.6 e 7 C.d.S.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

interroga il sistema che del Punto di contatto nazionale che fornisce la risposta. Si tratta di elementi facoltativi e obbligatori: per i primi nessuna obiezione potrà essere mossa al Punto di contatto dello Stato consultato, qualora tali elementi non venissero forniti (<sup>9</sup>), mentre quelli obbligatori sono forniti sempre, purché siano disponibili nel registro o archivio nazionale del Paese interpellato.

### **3. Lettera di informazione sull'infrazione, notificazione del verbale, pagamento e riscossione dei proventi delle sanzioni**

La Direttiva (UE) 2015/413 ha introdotto un obbligo di informazione sulle conseguenze giuridiche dell'infrazione, a carico dello Stato in cui questa è stata accertata e a favore dell'intestatario del veicolo o della persona altrimenti ritenuta di averla commessa. Tale procedura non sostituisce ma si abbina a quella di notificazione a persona residente all'estero, ai sensi dell'art.201, comma 1, C.d.S.

Nulla, invece, la Direttiva introduce a proposito delle modalità di pagamento e riscossione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, soprattutto sulla fase di riscossione coattiva, rispetto alle quali permangono tutte le difficoltà e criticità finora registrate.

#### **3.1 Lettera d'informazione sull'infrazione**

La lettera in esame, redatta secondo il modello riportato come Allegato II al decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37, nella lingua (o nelle lingue ufficiali) dello Stato d'immatricolazione del veicolo con il quale è stata commessa l'infrazione, include ogni informazione utile quale, in particolare, la tipologia di violazione tra quelle definite al paragrafo 2, il luogo, la data e l'ora della stessa, l'articolo del Codice della Strada, la sanzione principale ed accessoria, nonché, ove opportuno, i dati del dispositivo eventualmente utilizzato per rilevare l'infrazione.

La lettera, indirizzata all'intestatario del veicolo, sarà inserita nel plico contenente il verbale di accertamento e contestazione, anch'esso tradotto nella lingua (o nelle lingue ufficiali) dello Stato d'immatricolazione del veicolo, da notificare allo stesso soggetto secondo le indicazioni di cui si dirà di seguito.

---

<sup>9</sup> Si tratta di elementi (sesso, luogo di nascita, ecc.) non necessari per la validità giuridica del verbale.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

La lettera in esame consta anche di un modulo di risposta con il quale l'intestatario del veicolo può:

- confermare di aver commesso l'infrazione rilevata, perfezionando in tal modo, unitamente all'atto di avvenuta consegna da parte dell'ufficio postale, la notifica del verbale;
- disconoscerla illustrandone i motivi, senza che ciò, tuttavia, costituisca ricorso al verbale, i cui rimedi giurisdizionali e amministrativi continueranno ad essere quelli di cui agli articoli 203 e 204-bis C.d.S., da attivare, eventualmente, separatamente;
- indicare le generalità e i dati della patente dell'effettivo conducente. In quest'ultima ipotesi, qualora gli elementi forniti siano sufficienti, lettera e verbale saranno inviati con raccomandata internazionale all'autore dell'infrazione e, perfezionata la notifica senza particolari contestazioni, verrà inoltrata segnalazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ai sensi dell'art.6-ter del decreto legge 27 giugno 2003, n.151 <sup>(10)</sup> e al Prefetto del luogo della commessa violazione per il provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale, ex artt.135 e 136-ter C.d.S., per le violazioni per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

La lettera di informazione e il modulo di risposta che, come già detto, devono essere redatti e inviati nella lingua dello Stato d'immatricolazione del veicolo con il quale è stata commessa l'infrazione, possono essere scaricati, gratuitamente, nelle 24 lingue ufficiali dell'UE, dal sito EUR-Lex (<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>).

## 3.2 La notificazione

La procedura di notifica del verbale all'estero ha da sempre costituito un'attività di estrema complessità. In ambito U.E., un'appropriata interpretazione delle norme vigenti consente, tuttavia, di ridurre tale complessità.

L'art.201 C.d.S. prevede che, per i residenti all'estero, la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento. Lo stesso articolo

<sup>10</sup> Convertito, con modificazioni, nella legge 1° agosto 2003, n. 214.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

stabilisce che alla notificazione si provvede a mezzo degli organi indicati nell'art.12 C.d.S., dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione con le modalità previste dal codice di procedura civile, **ovvero a mezzo della posta**, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale.

Dal combinato disposto degli articoli 14 e 16 del Regolamento (CE) n. 1393/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 novembre 2007 si ricava, inoltre, che ciascuno Stato membro ha facoltà di notificare o comunicare atti giudiziari ed extragiudiziali alle persone residenti in un altro Stato membro direttamente tramite i servizi postali, mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno o mezzo equivalente.

Il plico contenente la suddetta lettera di informazione sull'infrazione e il verbale può, pertanto, essere notificato all'intestatario del veicolo e al conducente mediante *Raccomandata internazionale con avviso di ricevimento*, che fornisce prova dell'avvenuta consegna con data e firma del ricevente. Non sono applicabili le regole sulla compiuta giacenza.

### **3.3 La riscossione coattiva dei proventi delle sanzioni**

Le norme comunitarie e convenzionali internazionali non consentono, ad oggi, di attivare efficaci strumenti di riscossione coattiva all'estero, mediante i quali incassare le somme dovute a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria qualora il trasgressore o l'obbligato in solido, residenti in altri Paesi, non abbiano provveduto al loro pagamento.

La soluzione, in un prossimo futuro, almeno in ambito comunitario, potrà essere rappresentata dal Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 37, attuativo della Decisione-quadro del Consiglio n.2005/214/GAI del 24 febbraio 2005, sull'applicazione tra gli Stati membri dell'Unione europea del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie.

Il predetto decreto legislativo prevede, infatti, che una *decisione definitiva* <sup>(11)</sup>, che applica una sanzione pecuniaria ad una persona fisica che risiede o dimora, ovvero, se persona giuridica, ha la propria sede legale nel territorio di uno dei

---

<sup>11</sup> Cfr. art.2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 37.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO  
\*\*\*

Paesi UE, o in esso dispone di beni o di un reddito, sia trasmessa all'*Autorità competente* <sup>(12)</sup> di tale Stato per darvi esecuzione.

Le sanzioni pecuniarie cui si fa riferimento riguardano non solo quelle conseguenti ai provvedimenti penali di condanna, bensì varie altre tra cui, parrebbe, le sanzioni amministrative per violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Data la complessità dell'*iter* procedimentale introdotto dal predetto decreto legislativo, che coinvolge in primo luogo il Ministero della Giustizia e gli uffici giudiziari, nonché la dimensione quantitativa dei provvedimenti che potrebbero essere oggetto di esecuzione, sono stati avviati contatti con il citato dicastero per una valutazione congiunta del provvedimento, allo scopo di definire le modalità di trattazione dei provvedimenti definitivi, il cui esito si fa riserva di tradurre in apposite, ulteriori direttive.

\* \* \*

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE  
Sgalla

<sup>12</sup> Ai sensi dell'art.3 del citato decreto legislativo e per le finalità dello stesso, in Italia, le Autorità competenti sono il Ministero della giustizia e l'Autorità giudiziaria, secondo le attribuzioni in esso individuate.

**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****(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 europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione. L'Unione attua una politica tesa a migliorare la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime, dei feriti e dei danni materiali. Un elemento importante di tale politica è l'applicazione coerente delle sanzioni per le infrazioni commesse nell'Unione che mettono in grave pericolo la sicurezza stradale.
- (2) Tuttavia, vista la mancanza di procedure adeguate e nonostante le possibilità esistenti nell'ambito della decisione 2008/615/GAI del Consiglio <sup>(3)</sup> e della decisione 2008/616/GAI del Consiglio <sup>(4)</sup> (in seguito «le decisioni di Prüm»), spesso le sanzioni pecuniarie previste per determinati tipi di infrazioni stradali non sono applicate se le infrazioni sono commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa. La presente direttiva mira ad assicurare che anche in tali casi sia garantita l'efficacia delle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale.
- (3) Nella comunicazione del 20 luglio 2010 dal titolo «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», la Commissione ha sottolineato che l'applicazione della normativa stradale si conferma un elemento chiave per la creazione di condizioni favorevoli alla riduzione sostanziale del numero di morti e feriti. Nelle sue conclusioni del 2 dicembre 2010 in materia di sicurezza stradale, il Consiglio ha chiesto di esaminare la necessità di un maggior rigore nell'applicazione del codice della strada da parte degli Stati membri e, se del caso, a livello di Unione. Esso ha invitato la Commissione a esaminare le possibilità di armonizzare i codici della strada a livello dell'Unione, ove opportuno, e di adottare ulteriori misure volte ad agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni stradali, in particolare quelle connesse a incidenti stradali gravi.
- (4) Il 19 marzo 2008 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale, sulla base dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c), inerente ai trasporti del trattato che istituisce la Comunità europea [ora articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)]. La direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> è stata tuttavia adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, TFUE. La sentenza della Corte di giustizia del 6 maggio 2014 nella causa C-43/12 <sup>(6)</sup> ha annullato la direttiva 2011/82/UE, in

<sup>(1)</sup> GU C 12 del 15.1.2015, pag. 115.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo dell'11 febbraio 2015 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 2 marzo 2015.

<sup>(3)</sup> Decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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 (GU L 288 del 5.11.2011, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Sentenza nella causa *Commissione/Parlamento e Consiglio*, C-43/12, UE:C:2014:298.

quanto essa non poteva essere validamente adottata sulla base dell'articolo 87, paragrafo 2, TFUE. La sentenza ha disposto il mantenimento degli effetti della direttiva 2011/82/UE fino all'entrata in vigore di una nuova direttiva basata sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE entro un periodo di tempo ragionevole — che non deve superare 12 mesi dalla data di pronuncia della sentenza. È opportuno pertanto adottare una nuova direttiva sulla base di detto articolo.

- (5) È opportuno incoraggiare una maggiore convergenza delle misure di controllo tra gli Stati membri e, a tale proposito, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di definire norme comuni per le apparecchiature automatiche di controllo per la sicurezza stradale.
- (6) È opportuno sensibilizzare i cittadini dell'Unione in merito alle normative in materia di sicurezza stradale in vigore nei vari Stati membri e in merito all'attuazione della presente direttiva, in particolare attraverso appropriate misure volte a garantire la diffusione di informazioni sufficienti sulle conseguenze del mancato rispetto delle norme in materia di sicurezza stradale quando si viaggia in un Stato membro diverso dallo Stato membro d'immatricolazione.
- (7) Per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione e assicurare pari condizioni di trattamento ai conducenti, in particolare ai trasgressori residenti e non residenti, è opportuno che l'applicazione delle sanzioni sia facilitata indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. A tal fine, si dovrebbe utilizzare un sistema di scambio transfrontaliero di informazioni per talune specifiche infrazioni in materia di sicurezza stradale, a prescindere dalla loro natura civile o penale ai sensi del diritto dello Stato membro interessato, che consenta allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di accedere ai dati di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro d'immatricolazione.
- (8) Uno scambio transfrontaliero più efficace dei dati di immatricolazione dei veicoli, che semplifichi l'identificazione delle persone sospettate di aver commesso un'infrazione in materia di sicurezza stradale, potrebbe accrescere l'effetto deterrente e indurre alla prudenza il conducente di un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro dell'infrazione, permettendo di ridurre in tal modo il numero di vittime dovute agli incidenti stradali.
- (9) Le infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla presente direttiva non sono soggette a un trattamento uniforme negli Stati membri. Alcuni Stati membri le qualificano, nel diritto nazionale, come illeciti «amministrativi», mentre altri come illeciti «penali». La presente direttiva dovrebbe applicarsi indipendentemente dalla qualifica di tali infrazioni ai sensi del diritto nazionale.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero concedersi reciprocamente il diritto di accesso ai rispettivi dati di immatricolazione dei veicoli per migliorare lo scambio di informazioni e per rendere più rapide le procedure in vigore. A tal fine, nella presente direttiva dovrebbero essere incluse, per quanto possibile, le disposizioni relative alle specifiche tecniche e alla disponibilità dello scambio automatizzato di dati contenute nelle decisioni di Prüm.
- (11) La decisione 2008/616/GAI specifica le caratteristiche di sicurezza delle applicazioni software esistenti e i relativi requisiti tecnici per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli. Fatta salva l'applicabilità generale della suddetta decisione, tali caratteristiche di sicurezza e requisiti tecnici dovrebbero, per motivi di efficienza regolamentare e pratica, essere utilizzati ai fini della presente direttiva.
- (12) Le applicazioni informatiche esistenti dovrebbero costituire la base per lo scambio di dati a norma della presente direttiva e agevolare nel contempo la presentazione di relazioni alla Commissione da parte degli Stati membri. Tali applicazioni dovrebbero permettere lo scambio rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. È opportuno sfruttare l'applicazione informatica del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (Eucaris), che è obbligatoria per gli Stati membri a norma delle decisioni di Prüm per quanto riguarda i dati di immatricolazione dei veicoli. La Commissione dovrebbe valutare e redigere una relazione sul funzionamento delle applicazioni informatiche utilizzate ai fini della presente direttiva.
- (13) L'ambito d'applicazione di tali applicazioni informatiche dovrebbe essere limitato ai processi usati nello scambio di informazioni tra i punti di contatto nazionali negli Stati membri. Le procedure e i processi automatizzati nei quali le informazioni sono destinate a essere utilizzate esulano dall'ambito di tali applicazioni.
- (14) La strategia di gestione delle informazioni per la sicurezza interna dell'UE mira a trovare le soluzioni più semplici, più facilmente reperibili e vantaggiose in termini di costi per lo scambio di informazioni.

- (15) Gli Stati membri dovrebbero poter contattare il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso infrazioni in materia di sicurezza stradale per informare la persona interessata delle procedure applicabili e delle conseguenze giuridiche secondo il diritto dello Stato membro dell'infrazione. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero prevedere di inviare le informazioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale nella lingua dei documenti d'immatricolazione o nella lingua con maggiore probabilità compresa dalla persona interessata, onde assicurare che la persona in questione capisca chiaramente le informazioni a essa comunicate. Gli Stati membri dovrebbero applicare le procedure appropriate, atte a garantire che sia informato soltanto il diretto interessato e non terzi. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero utilizzare modalità di dettaglio analoghe a quelle adottate quando indagano su siffatte infrazioni, ivi compresi strumenti quali il plico raccomandato, se del caso. Tale persona potrà in tal modo reagire adeguatamente alla lettera d'informazione, in particolare chiedendo ulteriori informazioni, pagando la multa o esercitando i propri diritti della difesa, specialmente in caso di errore nell'identificazione. Ulteriori procedure sono contemplate dagli strumenti giuridici vigenti, fra cui gli strumenti di mutua assistenza e di reciproco riconoscimento, ad esempio la decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero fornire traduzioni equivalenti in relazione alla lettera d'informazione inviata dallo Stato membro dell'infrazione, come previsto dalla direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (17) Al fine di perseguire una politica di sicurezza stradale volta a un livello elevato di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione e tenendo conto dell'estrema diversità delle situazioni all'interno di quest'ultima, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi, fatte salve politiche e normative più restrittive, per assicurare una maggiore convergenza dei codici della strada e della loro applicazione tra gli Stati membri. Nel quadro della sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe esaminare la necessità di definire norme comuni al fine di stabilire metodi, prassi e standard minimi comparabili a livello di Unione, tenendo conto della cooperazione internazionale e degli accordi esistenti in materia di sicurezza stradale, in particolare della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968.
- (18) Nella relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri la Commissione dovrebbe esaminare l'esigenza di criteri comuni per le procedure di follow-up applicate dagli Stati Membri in caso di mancato pagamento di una pena pecuniaria, conformemente alla legislazione e alle procedure degli Stati membri. In tale relazione la Commissione dovrebbe affrontare questioni quali le procedure tra le autorità competenti degli Stati membri per la trasmissione della decisione finale di irrogare una sanzione e/ o una pena pecuniaria, nonché il riconoscimento e l'applicazione della decisione finale.
- (19) Nel preparare la revisione della presente direttiva, è opportuno che la Commissione consulti tutti i pertinenti soggetti interessati, quali le autorità o gli organismi competenti per l'applicazione della normativa in materia di circolazione stradale, le associazioni delle vittime e altre organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale.
- (20) Una più stretta cooperazione tra le autorità incaricate dell'applicazione della legge dovrebbe andare di pari passo con il rispetto dei diritti fondamentali, in particolare il diritto al rispetto della riservatezza e alla protezione dei dati personali, garantito da disposizioni speciali relative alla protezione dei dati. Tali disposizioni dovrebbero tenere conto in particolare della natura specifica dell'accesso online transfrontaliero a banche dati. Occorre che le applicazioni informatiche da sviluppare consentano che lo scambio di informazioni avvenga in condizioni di sicurezza e garantiscano la riservatezza dei dati trasmessi. I dati raccolti a norma della presente direttiva non dovrebbero essere utilizzati per scopi diversi da quelli previsti dalla presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero rispettare gli obblighi relativi alle condizioni di utilizzo e di conservazione temporanea dei dati.
- (21) Il trattamento dei dati personali previsto dalla presente direttiva è appropriato per raggiungere i legittimi obiettivi da essa perseguiti in materia di sicurezza stradale, vale a dire garantire 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 delle sanzioni e non va al di là di quanto è appropriato e necessario per raggiungere tali obiettivi.
- (22) I dati relativi all'identificazione di un trasgressore sono dati personali. La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> dovrebbe applicarsi alle attività di trattamento svolte in applicazione della presente direttiva. Fatti salvi i requisiti procedurali previsti per le opposizioni e i ricorsi giurisdizionali degli Stati membri

<sup>(1)</sup> Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GUL 76 del 22.3.2005, pag. 16).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GUL 280 del 26.10.2010, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GUL 281 del 23.11.1995, pag. 31).

interessati, il soggetto interessato dovrebbe essere informato di conseguenza, al momento della notifica dell'infrazione, del diritto di accesso e del diritto di rettifica e di cancellazione dei dati personali, nonché del periodo massimo previsto per legge per la conservazione dei dati. In tale ambito, il soggetto interessato dovrebbe altresì avere il diritto di ottenere la rettifica dei dati personali inesatti o la cancellazione immediata dei dati registrati indebitamente.

- (23) Nell'ambito delle decisioni di Prüm, il trattamento dei dati di immatricolazione dei veicoli contenenti dati personali è soggetto alle disposizioni specifiche sulla protezione dei dati di cui alla decisione 2008/615/GAI. A tal fine, gli Stati membri hanno la possibilità di applicare tali disposizioni specifiche ai dati personali che sono trattati anche ai fini della presente direttiva, purché garantiscano che il trattamento dei dati relativi all'insieme delle infrazioni disciplinate dalla presente direttiva rispetti le disposizioni nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE.
- (24) I paesi terzi dovrebbero poter partecipare allo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli, a condizione che abbiano concluso un accordo con l'Unione a tal fine. Tale accordo dovrebbe comprendere le necessarie disposizioni sulla protezione dei dati.
- (25) La presente direttiva difende i diritti e i principi fondamentali riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compresi il rispetto della vita privata e familiare, la protezione dei dati di carattere personale, il diritto a un giudice imparziale, la presunzione di innocenza e i diritti della difesa.
- (26) Al fine di conseguire l'obiettivo dello scambio di informazioni tra gli Stati membri attraverso mezzi interoperabili, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE, allo scopo di tenere conto delle pertinenti modifiche delle decisioni di Prüm o allorché previsto dagli atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato I. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (27) La Commissione dovrebbe analizzare l'applicazione della presente direttiva nell'ottica di individuare ulteriori misure efficaci ed efficienti volte a migliorare la sicurezza stradale. Fatti salvi gli obblighi in materia di recepimento della presente direttiva, la Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito dovrebbero inoltre, se del caso, collaborare con la Commissione nello svolgimento di tale attività per assicurare relazioni tempestive e complete in materia.
- (28) Poiché, qualora l'infrazione sia commessa con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui essa è stata commessa, l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire 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, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, può piuttosto essere conseguito meglio a livello dell'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 tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (29) Dato che la Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito non erano soggetti alla direttiva 2011/82/UE e non dovevano quindi recepirla, è opportuno concedere a tali Stati membri un periodo di tempo supplementare sufficiente per farlo.
- (30) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e ha espresso un parere il 3 ottobre 2014,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### 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.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GUL 8 del 12.1.2001, pag. 1).

## Articolo 2

### Ambito di applicazione

La direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale:

- 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

## Articolo 3

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 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 <sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli (GUL 373 del 31.12.1991, pag. 26).

#### Articolo 4

### Procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, lo Stato membro autorizza i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri di cui al paragrafo 2 del presente articolo 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.

Gli elementi dei dati di cui alle lettere a) e b) che sono necessari per procedere a una ricerca rispettano l'allegato I.

2. Ai fini dello scambio dei dati di cui al paragrafo 1, ogni Stato membro designa un punto di contatto nazionale. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dal diritto applicabile dello Stato membro interessato.

3. Nel condurre una ricerca in forma di richiesta presentata al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione utilizza un numero completo di immatricolazione.

Tali ricerche sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte nel capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, a eccezione del punto 1 del capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, per il quale si applica l'allegato I della presente direttiva.

Lo Stato membro dell'infrazione utilizza, a norma della presente direttiva, i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale per le infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2 della presente direttiva.

4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati non utilizzati ai fini della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che tale scambio di informazioni avvenga in modo sicuro ed efficiente sotto il profilo dei costi. Gli Stati membri garantiscono la sicurezza e la protezione dei dati trasmessi, utilizzando per quanto possibile applicazioni informatiche esistenti, come quella indicata all'articolo 15 della decisione 2008/616/GAI e versioni modificate di tali applicazioni informatiche, conformemente all'allegato I della presente direttiva e al capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI. Le versioni modificate delle applicazioni informatiche prevedono tanto la modalità di scambio on-line in tempo reale quanto la modalità di scambio per gruppo, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple in un unico messaggio.

5. Ciascuno Stato membro si fa carico delle spese da esso sostenute per la gestione, l'utilizzo e la manutenzione delle applicazioni informatiche di cui al paragrafo 4.

#### Articolo 5

### Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. Lo Stato membro dell'infrazione decide se avviare o meno procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate all'articolo 2.

Qualora lo Stato membro dell'infrazione 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.

2. 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. A tal fine, lo Stato membro dell'infrazione può utilizzare il modello riportato nell'allegato II.

3. Lo Stato membro dell'infrazione che decida di avviare procedimenti di follow-up relativamente alle infrazioni in materia di sicurezza stradale elencate all'articolo 2 invia, al fine di assicurare il rispetto dei diritti fondamentali, 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.

#### Articolo 6

### Relazione degli Stati membri alla Commissione

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione esaustiva entro il 6 maggio 2016 e in seguito ogni due anni.

La relazione esaustiva indica il numero di consultazioni automatizzate effettuate dallo Stato membro dell'infrazione destinate al punto nazionale di contatto dello Stato membro 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 fallite.

La relazione esaustiva include 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 lettere d'informazione.

#### Articolo 7

### Protezione dei dati

1. Le disposizioni in materia di protezione dei dati stabilite dalla direttiva 95/46/CE si applicano ai dati personali trattati nell'ambito della presente direttiva.

2. In particolare, ciascuno Stato membro garantisce che i dati personali trattati ai sensi della presente direttiva siano rettificati entro un periodo di tempo adeguato se inesatti o cancellati o bloccati allorché non più necessari, conformemente agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/46/CE, e garantisce che sia stabilito un termine per la conservazione dei dati, conformemente all'articolo 6 di detta direttiva.

Gli Stati membri garantiscono che tutti i dati personali trattati a norma della presente direttiva siano utilizzati unicamente ai fini dell'obiettivo stabilito all'articolo 1 della presente direttiva e che i soggetti interessati godano di diritti d'informazione, di accesso, di rettifica, cancellazione e blocco, di compensazione e di ricorso giurisdizionale identici a quelli previsti dal diritto nazionale in attuazione delle pertinenti disposizioni della direttiva 95/46/CE.

3. Qualunque soggetto interessato ha il diritto di ottenere informazioni in merito a quali dati personali registrati nello Stato membro d'immatricolazione sono stati trasmessi allo Stato membro dell'infrazione, tra cui la data della richiesta e l'autorità competente dello Stato membro dell'infrazione.

#### Articolo 8

### Informazioni destinate agli utenti della strada nell'Unione

1. La Commissione mette a disposizione sul proprio sito web una sintesi in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione delle norme vigenti negli Stati membri che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni su tali norme.

2. Gli Stati membri forniscono agli utenti della strada le necessarie informazioni sulle norme vigenti sul loro territorio e sulle misure di attuazione della presente direttiva in collaborazione con, tra gli altri organismi, enti addetti alla sicurezza stradale, organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale e club automobilistici.

#### Articolo 9

##### Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 che aggiornino l'allegato I alla luce del progresso tecnico, allo scopo di tener conto delle pertinenti modifiche delle decisioni di Prüm o allorché ciò sia previsto da atti giuridici dell'Unione direttamente attinenti all'aggiornamento dell'allegato I.

#### Articolo 10

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 13 marzo 2015. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### Articolo 11

##### Revisione della direttiva

Fatto salvo il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, secondo comma, la Commissione presenta, entro il 7 novembre 2016, al Parlamento europeo e al Consiglio, una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri. Nella relazione la Commissione si concentra in particolare e, se del caso, formula proposte volte a contemplare i seguenti aspetti:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della presente direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale,
- una valutazione dell'efficacia della presente direttiva sulla riduzione del numero di vittime della strada nell'Unione,
- una valutazione della necessità di definire norme comuni per le apparecchiature e per le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare a livello di Unione orientamenti in materia di sicurezza stradale nel quadro della politica comune dei trasporti, al fine di garantire una maggiore convergenza dell'applicazione della normativa stradale da parte degli Stati membri attraverso metodi e prassi comparabili. Tali orientamenti possono contemplare almeno le infrazioni elencate nell'articolo 2, lettere da a) a d),
- una valutazione della necessità di rafforzare l'applicazione delle sanzioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale e proporre criteri comuni riguardo alle procedure di follow-up in caso di mancato pagamento di una pena pecuniaria, nel quadro di tutte le politiche dell'Unione in materia, tra cui la politica comune dei trasporti,

- la possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno,
- una valutazione delle applicazioni informatiche di cui all'articolo 4, paragrafo 4, al fine di garantire una corretta attuazione della presente direttiva nonché uno scambio efficiente, rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli.

#### Articolo 12

##### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 6 maggio 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

In deroga al primo comma, il Regno di Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord possono posporre il termine di cui al primo comma fino al 6 maggio 2017.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 13

##### **Entrata in vigore**

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

#### Articolo 14

##### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 marzo 2015

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

## ALLEGATO I

Elementi dei dati necessari a effettuare la ricerca di cui all'articolo 4, paragrafo 1

Elemento	O/F <sup>(1)</sup>	Note
Dati relativi al veicolo	O	
Stato membro di immatricolazione	O	
Numero di immatricolazione	O	[A <sup>(2)</sup> ]
Dati relativi all'infrazione	O	
Stato membro dell'infrazione	O	
Data di riferimento dell'infrazione	O	
Ora di riferimento dell'infrazione	O	
Scopo della consultazione	O	Codice del tipo di infrazione per le infrazioni elencate all'articolo 2 1) = eccesso di velocità 2) = guida in stato di ebbrezza 3) = mancato uso della cintura di sicurezza 4) = mancato arresto davanti a un semaforo rosso 5) = circolazione su una corsia vietata 10) = guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti 11) = mancato uso del casco protettivo 12) = uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida

<sup>(1)</sup> O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.

<sup>(2)</sup> Codice armonizzato, cfr. la 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).

Elementi dei dati forniti in seguito alla ricerca effettuata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1

## Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	O/F <sup>(1)</sup>	Note
Numero di immatricolazione	O	
Numero di telaio/VIN	O	
Stato membro di immatricolazione	O	
Marca	O	[D.1 <sup>(2)</sup> ] ad es. Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	O	(D.3) ad es. Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	O	(j) ciclomotori, moto, auto ecc.

<sup>(1)</sup> O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.

<sup>(2)</sup> Codice armonizzato, cfr. la direttiva 1999/37/CE.

## Parte II. Dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli

Elemento	O/F <sup>(1)</sup>	Note
Dati relativi agli intestatari del veicolo		[C.1 <sup>(2)</sup> ] I dati si riferiscono all'intestatario della carta di circolazione interessata.
Cognome (ragione sociale) degli intestatari della carta di circolazione	O	(C.1.1) Si utilizzano campi separati per il cognome, i titoli ecc. e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Nome	O	(C.1.2) Si utilizzano campi separati per i nomi e le iniziali e il nome è comunicato in un formato stampabile.
Indirizzo	O	(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. e l'indirizzo è comunicato in un formato stampabile.
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
Dati relativi ai proprietari del veicolo		(C.2) I dati si riferiscono al proprietario del veicolo.
Cognome (ragione sociale) dei proprietari	O	(C.2.1)
Nome	O	(C.2.2)
Indirizzo	O	(C.2.3)
Sesso	F	Maschio, femmina
Data di nascita	O	
Entità giuridica	O	Persona fisica, associazione, società, azienda ecc.
Luogo di nascita	F	
Numero di identificazione	F	Identificativo unico per la persona o la società.
		In caso di veicoli rottamati, di veicoli o numeri di targa rubati o di immatricolazioni scadute, non si forniscono informazioni sul proprietario/intestatario. Al loro posto, si trasmette il messaggio «Informazioni non comunicate».

<sup>(1)</sup> O = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale; F = facoltativo.<sup>(2)</sup> Codice armonizzato, cfr. la direttiva 1999/37/CE.

ALLEGATO II

MODELLO PER LA LETTERA D'INFORMAZIONE

di cui all'articolo 5

[Copertina]

.....  
.....

[Nome, indirizzo e numero di telefono del mittente]

.....  
.....

[Nome e indirizzo del destinatario]

LETTERA D'INFORMAZIONE

riguardante un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa in .....

[nome dello Stato membro dell'infrazione]

## Pagina 2

Il ..... un'infrazione in materia di sicurezza stradale commessa con il veicolo

[data]

con numero di immatricolazione ..... marca ..... modello .....

è stata rilevata da .....

[nome dell'organismo responsabile]

[Opzione 1] (¹)

Lei è registrato come intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato.

[Opzione 2] (¹)

L'intestatario della carta di circolazione del veicolo summenzionato ha indicato che Lei stava guidando il veicolo quando l'infrazione in materia di sicurezza stradale è stata commessa.

Gli estremi dell'infrazione sono descritti alla pagina 3 di seguito.

L'importo della pena pecuniaria applicabile a questa infrazione è pari a ..... EUR/valuta nazionale.

La scadenza per il pagamento è fissata al .....

Se non intende pagare la pena pecuniaria, Le consigliamo di compilare il modulo di risposta allegato (pagina 4) e di inviarlo all'indirizzo indicato.

La presente lettera è trattata a norma della legislazione nazionale di .....

[nome dello Stato membro dell'infrazione].

Pagina 3

Estremi dell'infrazione

(a) Dati riguardanti il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa:

Numero di immatricolazione: .....

Stato membro di immatricolazione: .....

Marca e modello: .....

(b) Dati riguardanti l'infrazione:

Luogo, data e ora in cui è stata commessa l'infrazione:

.....  
.....  
.....  
.....

Natura e qualificazione giuridica dell'infrazione:

.....  
.....  
.....  
.....

eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, mancato arresto davanti a un semaforo rosso, guida in stato di ebbrezza, guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, mancato uso del casco protettivo, circolazione su una corsia vietata, uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida (1)

Descrizione dettagliata dell'infrazione:

.....  
.....

Estremi delle pertinenti disposizioni di legge:

.....  
.....

Descrizione o riferimento alla prova dell'infrazione:

.....  
.....

(c) Dati riguardanti il dispositivo utilizzato per rilevare l'infrazione (2):

Tipo di dispositivo per rilevare l'eccesso di velocità, il mancato uso della cintura di sicurezza, il mancato arresto davanti a un semaforo rosso, la guida in stato di ebbrezza, la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato uso del casco protettivo, la circolazione su una corsia vietata, l'uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida (1):

Specifica del dispositivo:

.....  
.....

Numero identificativo del dispositivo:

.....  
.....

Data di validità dell'ultima calibratura:

.....  
.....

(d) Risultato dell'utilizzo del dispositivo:

.....  
.....

[l'esempio riguarda l'eccesso di velocità; saranno aggiunte altre infrazioni:]

Velocità massima:

.....  
.....

Velocità misurata:

.....  
.....

Velocità misurata corretta per tenere conto del margine di errore:

.....  
.....

(1) Cancellare se non pertinente.  
(2) Non pertinenti se non sono stati utilizzati dispositivi.

Pagina 4

Modulo di risposta

(si prega di compilare il modulo in stampatello)

A. Identità del conducente:

— Cognome e nome:

.....  
.....

— Data e luogo di nascita:

.....

— Patente n: ..... rilasciata il: (data): ..... a: (luogo):

.....

— Indirizzo:

.....  
.....  
.....  
.....

B. Elenco delle domande:

1. Il veicolo, marca ....., numero di immatricolazione ....., è immatricolato a suo nome? ..... sì/no <sup>(1)</sup>

In caso di risposta negativa, il titolare del certificato di immatricolazione è: .....  
(cognome, nome, indirizzo)

2. Riconosce di aver commesso l'infrazione rilevata? sì/no <sup>(1)</sup>

3. In caso di risposta negativa, si prega di illustrarne i motivi:

.....  
.....

Si prega di inviare il modulo compilato entro 60 giorni dalla data della presente lettera d'informazione all'autorità seguente: .....

all'indirizzo seguente: .....

INFORMAZIONE

Il presente caso sarà esaminato dall'autorità competente di .....

[nome dello Stato membro dell'infrazione]

Se non viene avviato un procedimento, Lei sarà informato entro 60 giorni dal ricevimento del modulo di risposta.

<sup>(1)</sup> Cancellare se non pertinente.



**DECRETO LEGISLATIVO 4 marzo 2014, n. 37**

Attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. (14G00049)

(GU n.67 del 21-3-2014)

Vigente al: 22-3-2014

**Capo I****Disposizioni per l'accesso e lo scambio di informazioni****IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada;

Vista la 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;

Vista la legge 6 agosto 2013, n. 96, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013, ed in particolare l'allegato B;

Visto il codice in materia di protezione dei dati personali di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni;

Acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali espresso nell'adunanza del 9 gennaio 2014;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 21 novembre 2013;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 28 febbraio 2014;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'interno, della giustizia, dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico;

**E m a n a**

il seguente decreto legislativo:

**Art. 1**

**Obiettivo**

1. Il presente decreto, 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 e' stata commessa l'infrazione.

## Art. 2

### Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale:

- a) eccesso di velocita';
- 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'influenza di sostanze stupefacenti;
- f) mancato uso del casco protettivo;
- g) circolazione su una corsia vietata;
- h) uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

## Art. 3

### Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) veicolo, ogni veicolo azionato da un motore, compresi i motocicli, destinato al trasporto su strada di persone o di merci;
- b) Stato membro dell'infrazione, lo Stato membro dell'Unione europea in cui l'infrazione e' stata commessa;
- c) Stato membro d'immatricolazione, lo Stato membro dell'Unione europea in cui e' immatricolato il veicolo con cui l'infrazione e' stata commessa;
- d) eccesso di velocita', il superamento dei limiti di velocita' in vigore nello Stato membro dell'infrazione per il tipo di strada ed 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 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;
- f) 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;
- g) guida in stato di ebbrezza, la guida in stato di alterazione dovuta all'alcol, come definita dalla legislazione dello Stato membro dell'infrazione;
- h) guida sotto l'effetto 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;
- i) mancato uso del casco protettivo, il mancato rispetto dell'obbligo di indossare il casco protettivo, come definito dalla legislazione dello Stato membro d'infrazione;
- l) 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;
- m) 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;

n) punto di contatto nazionale, l'autorita' competente designata dagli Stati membri per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli; per l'Italia: 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;

o) consultazione automatizzata, la procedura di accesso «on line» per la consultazione delle banche dati di cui all'articolo 4;

p) intestatario del veicolo, la persona al cui nome e' immatricolato il veicolo, come definita nella legislazione dello Stato membro di immatricolazione;

q) interessato, la persona fisica cui si riferiscono i dati personali;

r) destinatario, l'autorita' di un altro Stato membro dell'Unione europea competente per l'accertamento delle infrazioni;

s) indicatore di validita', contrassegno dei dati personali registrati senza l'obiettivo di limitarne il trattamento in futuro;

t) Motorizzazione, la Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici;

u) organi accertatori, gli organi di cui all'articolo 12 del Codice della strada;

v) ANV, l'Archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, comma 5, del Codice della strada.

#### Art. 4

##### Procedura per lo scambio delle informazioni con gli altri Stati membri

1. Per le indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, il punto di contatto nazionale garantisce ai punti di contatto degli altri Stati membri la consultazione automatizzata dei seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli:

a) dati relativi ai veicoli;

b) dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli, contenuti nell'archivio nazionale dei veicoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale della motorizzazione.

2. Per le medesime finalita' di cui al comma 1, gli organi di polizia di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, trasmettono telematicamente al punto di contatto nazionale di cui all'articolo 3, comma 1, lettera n), le richieste di dati relativi ai veicoli ed a quelli riguardanti i proprietari o gli intestatari di veicoli immatricolati negli altri Stati della Unione. 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.

3. Gli elementi dei dati di cui ai commi 1 e 2 sono forniti in conformita' all'allegato I del presente decreto.

4. Il punto di contatto nazionale consente la consultazione automatizzata di cui all'articolo 3, comma 1, lettera o), mediante l'utilizzo del numero completo della targa di immatricolazione del veicolo.

5. Le consultazioni di cui al comma 4 sono effettuate nel rispetto delle procedure descritte nel Capo 3 dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, ad eccezione del punto 1 del Capo medesimo, per il quale si applica l'allegato I del presente decreto.

6. La Direzione generale per la motorizzazione, in qualita' di punto di contatto nazionale di cui all'articolo 3, comma 1, lettera n):

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 UE (rete s-Testa);

c) garantisce la riservatezza dei dati trasmessi attraverso l'uso dell'applicazione informatica messa a disposizione sulla piattaforma EUCARIS appositamente prevista per le finalita' dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI, e le relative versioni modificate, ed in conformita' dell'allegato I del presente decreto e del capo 3, punti 2 e 3, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI. Le versioni modificate dell'applicazione informatica prevedono tanto la modalita' di scambio on-line in tempo reale quanto la modalita' di scambio per gruppo, la quale consente lo scambio di richieste o risposte multiple in un unico messaggio.

#### Art. 5

##### Accesso alle informazioni

1. 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 modalita' telematiche ai relativi dati in possesso dello stesso Ministero dell'interno.

2. Con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definite, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le modalita' per l'attuazione di quanto previsto al comma 1.

#### Art. 6

##### Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

1. La competenza ad avviare i procedimenti che conseguono alle infrazioni in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2 e' degli organi di polizia di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Al momento dell'avvio dei procedimenti di cui al comma 1, gli organi di polizia informano, in conformita' alle vigenti disposizioni, il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti individuata quale autore dall'infrazione commessa.

3. Le informazioni di cui ai commi 1 e 2 sono notificate per iscritto e contengono altresì l'indicazione degli effetti giuridici scaturenti dalle infrazioni di cui all'articolo 2, a norma delle vigenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. La lettera d'informazione, redatta secondo il modello riportato in allegato II, e' indirizzata al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti individuata come autore dell'infrazione ed include ogni informazione pertinente quale, in particolare, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, il riferimento all'articolo del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, oggetto della violazione, la relativa sanzione, nonche', ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo

usato per rilevare l'infrazione.

5. La lettera d'informazione e' redatta nella lingua del documento d'immatricolazione del veicolo con il quale e' stata commessa l'infrazione, se il documento stesso e' disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro d'immatricolazione.

## Capo II

### Disposizioni in materia di protezione dei dati personali

#### Art. 7

##### Protezione dei dati personali

1. Salvo quanto previsto dal presente decreto e ferme restando piu' elevate garanzie per l'interessato previste da norme di legge, al trattamento dei dati personali, effettuato ai sensi del presente decreto, si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, recante codice in materia di protezione dei dati personali, di seguito denominato Codice.

2. Le disposizioni di cui al presente capo si applicano ai dati personali trattati ai sensi del presente decreto.

3. La Motorizzazione e' titolare di tutti i trattamenti di dati effettuati per le finalita' del presente decreto. Titolare del trattamento dei dati trattati per stabilire la responsabilita' per le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse in Italia con veicoli immatricolati in altri Stati dell'Unione europea e' l'organo accertatore.

#### Art. 8

##### Verifica della qualita' dei dati comunicati o ricevuti

1. Qualora risulti che siano stati comunicati dalla Motorizzazione dati inesatti, il punto di contatto nazionale dell'altro Stato membro ne e' informato quanto prima.

2. Se la Motorizzazione ha motivo di ritenere che i dati ricevuti siano inesatti ne da immediata comunicazione al punto di contatto nazionale dello Stato membro che li ha inviati.

#### Art. 9

##### Termini

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 12, comma 2, la Motorizzazione individua adeguati termini per la cancellazione dei dati personali trattati in applicazione del presente decreto, nonche' per un esame periodico della necessita' di conservazione dei dati stessi, e adotta misure tecniche e procedurali che garantiscano che tali termini siano rispettati.

2. All'atto della comunicazione dei dati, la Motorizzazione puo' indicare al punto di contatto nazionale dell'altro Stato membro i termini della loro conservazione.

3. Nei casi in cui il punto di contatto di un altro Stato membro indichi termini per la conservazione dei dati comunicati, la Motorizzazione ne informa quanto prima gli organi accertatori i quali, alla scadenza, devono cancellare i dati. Tale obbligo non sussiste per gli organi accertatori se, alla scadenza dei termini, i dati sono necessari per lo svolgimento del procedimento di infrazione in corso, per l'accertamento di reati o per l'esecuzione di sanzioni.

#### Art. 10

### Diritti dell'interessato

1. Rispetto al trattamento dei dati personali effettuato in applicazione del presente decreto all'interessato sono riconosciuti i diritti di informazione, di accesso, di rettifica, cancellazione e blocco, di risarcimento del danno e di ricorso giurisdizionale, ai sensi degli articoli 7, 8, 13, 15, 53 e 152 del Codice.

2. Oltre a quanto previsto al comma 1, l'interessato ha il diritto di ottenere:

a) che sia aggiunto un indicatore di validità ai dati di cui l'interessato contesta l'esattezza e per i quali non è possibile stabilire se siano corretti o inesatti;

b) che i dati non vengano cancellati ma solo conservati temporaneamente se vi sono fondati motivi di ritenere che la cancellazione possa compromettere un proprio legittimo interesse; i dati così conservati sono trattati ulteriormente solo per lo scopo che ha impedito la loro cancellazione.

3. I diritti di cui al comma 2 sono esercitati con le modalità di cui agli articoli 8, commi 1 e 2, lettera h), e 145 del Codice. L'indicatore di validità aggiunto può essere tolto a richiesta o con il consenso dell'interessato o su provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali o dell'autorità giudiziaria, adottato ai sensi degli articoli 150 e 152 del Codice.

### Art. 11

#### Informazione dell'interessato

1. Oltre a quanto previsto all'articolo 10, commi 1 e 2, l'interessato ha diritto di ottenere informazioni dalla Motorizzazione in merito a quali dati sono stati comunicati al punto di contatto nazionale dello Stato membro dell'infrazione, ivi comprese la data della richiesta e l'autorità che l'ha effettuata.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica se il punto di contatto dello Stato membro dell'infrazione ha chiesto di non informare l'interessato in conformità alla legislazione di tale Stato.

3. La Motorizzazione può chiedere al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione di non informare l'interessato della comunicazione dei dati in conformità alla legge.

### Art. 12

#### Finalità del trattamento

1. I dati personali trattati a norma del presente decreto sono utilizzati esclusivamente per le finalità di cui all'articolo 1.

2. La Motorizzazione, in qualità di punto di contatto nazionale, può utilizzare i dati ricevuti in una risposta solo ai fini della procedura in base alla quale è stata fatta la consultazione, comunicandoli agli organi accertatori. Dopo tale comunicazione i dati sono cancellati.

### Art. 13

#### Comunicazione a soggetti privati

1. I dati ricevuti possono essere comunicati dalla Motorizzazione e dagli organi accertatori a privati solo nei casi specificamente previsti dalla legge, informandoli delle finalità esclusive per le quali i dati possono essere utilizzati.

### Art. 14

## Misure di sicurezza

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 12, comma 2, nell'ambito delle piu' ampie misure di sicurezza adottate in conformita' agli articoli 31-36 e all'allegato B del Codice, la Motorizzazione e gli organi accertatori, per quanto di rispettiva competenza, provvedono a che le comunicazioni di dati effettuate in applicazione del presente decreto siano registrate in appositi file di log, ai fini della verifica della liceita' del trattamento dei dati.

## Art. 15

## Autorita' nazionale di controllo

1. Il controllo sui trattamenti dei dati personali effettuati in applicazione del presente decreto e' esercitato dal Garante per la protezione dei dati personali, nei modi previsti dal Codice.

## Art. 16

## Informazioni destinate agli utenti della strada nell'Unione europea

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mette a disposizione sul proprio sito INTERNET le necessarie informazioni sulle norme nazionali vigenti e sulle misure di attuazione della direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, anche in collaborazione con gli enti competenti e le organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale.

## Capo III

## Disposizioni finali

## Art. 17

## Disposizioni di carattere finanziario

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 5, comma 2, del presente decreto, pari ad euro 270.840, per l'anno 2014, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 10 del presente decreto, pari ad euro 202.825, per l'anno 2014, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

3. Fatto salvo quanto disposto ai commi 1 e 2 del presente articolo, dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

4. Fatto salvo quanto disposto ai commi 1 e 2 del presente articolo, le amministrazioni pubbliche competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

## Art. 18

## Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della

Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 marzo 2014

NAPOLITANO

Renzi, Presidente del Consiglio dei ministri

Lupi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Mogherini, Ministro degli affari esteri

Alfano, Ministro dell'interno

Orlando, Ministro della giustizia

Padoan, Ministro dell'economia e delle finanze

Guidi, Ministro dello sviluppo economico

Visto, il Guardasigilli: Orlando

Allegato 1

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 2

Parte di provvedimento in formato grafico