

introdurre nelle loro legislazioni penali sanzioni penali effettive, proporzionate e dissuasive, allo scopo di combattere queste violazioni ben definite del diritto comunitario.

2.7 Anche se non si tratta di un'armonizzazione del diritto penale vigente in materia, visto che si tratta semplicemente di invitare gli Stati membri a qualificare e sanzionare penalmente delle violazioni che il legislatore comunitario si limita a individuare, la giurisprudenza della Corte permette tuttavia di introdurre degli obblighi in materia penale per gli Stati membri. Ciò

costituisce un modo più efficace di rafforzare le norme europee e di farle rispettare quando riguardino questioni di particolare rilievo.

2.8 Per questi motivi, il Comitato accoglie con favore e appoggia la proposta di modifica della direttiva del 2005, nella convinzione che i nuovi strumenti di individuazione e monitoraggio delle navi che verranno gradualmente introdotti consentiranno di garantirne la piena osservanza, sanzionando le pratiche illegali in maniera efficace e sistematica.

Bruxelles, 17 settembre 2008.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Dimitris DIMITRIADIS

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale

COM(2008) 151 def. — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Il Consiglio, in data 13 maggio 2008, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 16 luglio 2008, sulla base del progetto predisposto dal relatore Jan SIMONS.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 17 settembre 2008, nel corso della 447^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere all'unanimità.

1. Conclusioni

1.1 La proposta di direttiva della Commissione mira a realizzare una gestione e un controllo più efficaci ed efficienti delle infrazioni al codice della strada commesse in un altro Stato membro.

1.2 La proposta viene presentata per poter realizzare l'obiettivo che la Commissione si era prefissato nel 2001, ossia dimezzare il numero dei decessi causati da incidenti stradali durante il periodo 2001-2010.

1.3 Quest'obiettivo non potrà essere conseguito se non verranno adottate misure integrative. La proposta in esame rientra in queste misure integrative e si concentra sulle infrazioni al codice della strada commesse in un altro Stato membro.

1.4 Il Comitato ritiene che la proposta di direttiva in esame offra uno strumento idoneo ad affrontare il problema delle

infrazioni commesse in un altro Stato membro. Occorre però anche affiancarli controlli e sanzioni reali ed efficaci. Il Comitato invita pertanto il Consiglio dell'Unione europea e gli Stati membri a prevedere con urgenza dei miglioramenti in proposito.

1.5 Il Comitato fa presente che, per accrescere l'efficacia della direttiva proposta dalla Commissione, occorre aggiungere alle infrazioni ivi elencate anche quelle connesse al miglioramento della sicurezza dei trasporti su strada.

1.6 Ai fini dell'efficacia e dell'efficienza il Comitato ritiene che per lo scambio d'informazioni vada utilizzata una rete telematica esistente, ad esempio il sistema Eucaris, perché comporta costi contenuti. Il Comitato consiglia alla Commissione di (far) compiere almeno uno studio di fattibilità per esaminare se sia possibile ampliare i sistemi attuali includendovi lo scambio di dati proposto.

1.7 Circa le sanzioni per le infrazioni, il Comitato auspica che si contemplino anche soluzioni come la patente a punti, il sequestro del veicolo e il ritiro temporaneo della patente, eventualmente combinate a sanzioni pecuniarie.

1.8 Sotto il profilo dell'efficienza il Comitato giudica positivo che la proposta di direttiva preveda, per ogni Stato membro, la designazione di un'autorità centrale competente per l'applicazione delle misure previste.

1.9 Il Comitato non vede il vantaggio supplementare del «Modulo per la notifica dell'infrazione» proposto dalla Commissione nell'allegato. Ritiene che l'importante sia il contenuto, e non già la forma, per cui la Commissione dovrebbe limitarsi a precisare con cura i dati necessari per conseguire l'obiettivo della direttiva.

1.10 Il Comitato approva la proposta della Commissione di prevedere la procedura di comitato per l'applicazione delle misure proposte.

2. Introduzione

2.1.1 Il Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* (COM(2001) 370 def.) aveva previsto l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero dei decessi causati da incidenti stradali. Concretamente ciò significa che, nei 27 Stati membri dell'UE, tale numero dovrà passare dai 54 000 del 2001 a 27 000 nel 2010.

2.1.2 Ebbene, fra il 2001 e il 2007 il numero dei morti è sceso del 20 %, mentre per poter dimezzare il numero dei decessi entro il 2010 questa percentuale avrebbe dovuto essere del 37 %. Ne consegue la necessità d'impegnarsi più a fondo.

2.2 Contenuto della proposta della Commissione

2.2.1 Per preparare la proposta di direttiva la Commissione ha organizzato una seduta d'informazione pubblica e tenuto una riunione con le parti rappresentative interessate. Le conclusioni di entrambi gli incontri sono state tenute presenti nel testo della proposta di direttiva in esame.

2.2.2 La Commissione ritiene che la proposta di direttiva costituisca uno strumento efficace per conseguire in ogni caso l'obiettivo prefissato e assicurare che tutti i cittadini dell'UE vengano messi su un piede di parità.

2.2.3 La proposta mira a migliorare l'applicazione delle sanzioni in vigore per le infrazioni commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è immatricolato il veicolo.

2.2.4 Al momento infrazioni del genere restano spesso impuniti. Ad esempio, è noto che nel caso delle infrazioni per eccesso di velocità la percentuale dei conducenti non residenti è compresa fra il 2,5 % e il 30 %.

2.2.5 Visto che, stando alle statistiche disponibili, questo tipo d'infrazioni è all'origine del 30 % degli incidenti mortali, interventi efficaci su questo fronte potrebbero ridurre drasticamente il numero.

2.2.6 Notevoli sono anche le conseguenze di altri tipi d'infrazioni elencate nella proposta di direttiva: la guida in stato di ebbrezza (25 %), il mancato uso della cintura di sicurezza (17 %) e il transito con semaforo rosso.

2.2.7 La Commissione non si propone di armonizzare i codici della strada o le sanzioni pecuniarie, che rimangono di competenza dei singoli Stati membri. La proposta contempla unicamente disposizioni di carattere amministrativo per applicare in maniera efficace ed efficiente al di là delle frontiere le sanzioni previste per le principali infrazioni al codice della strada, in modo da conseguire entro il 2010 l'obiettivo previsto: ossia dimezzare il numero dei decessi causati da incidenti stradali.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1 Nel proprio parere sulla comunicazione della Commissione *Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa*, CESE 1608/2003 (TEN/152) [COM(2003) 311 def.], adottato l'11 dicembre 2003, il Comitato aveva espresso perplessità circa gli obiettivi, a suo avviso ambiziosi, della Commissione. E in effetti risultano ora necessarie misure integrative per conseguire gli obiettivi previsti.

3.2 Il Comitato ritiene che l'intervento dell'Unione europea per l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni previste in caso d'infrazione al codice della strada presenti evidenti vantaggi. Conviene con la Commissione sul fatto che occorre fare tutto il possibile per realizzare comunque l'obiettivo, stabilito nel 2001, consistente nel dimezzare entro il 2010 il numero dei decessi causati dagli incidenti stradali, e considera che la proposta di direttiva in esame offra una possibilità per compiere un notevole progresso nella direzione voluta, a condizione però che sia anche accompagnata da controlli e sanzioni effettivi ed efficaci. Il Comitato fa pertanto appello anche al Consiglio e agli Stati membri affinché potenzino questi controlli e sanzioni, ciascuno in funzione delle competenze e della situazione rispettive.

3.3 Il metodo proposto dalla Commissione appare semplice: una rete per lo scambio telematico dei dati, le cui modalità dovranno essere precisate, consentirà agli Stati membri di applicare sanzioni agli automobilisti di altri Stati membri che abbiano commesso infrazioni sul loro territorio. Non è ancora chiaro quale tipo di rete e quali metodi la Commissione si proponga di adottare.

3.4 Nell'articolo 4 della proposta di direttiva la Commissione precisa che lo scambio delle informazioni dovrà avvenire sollecitamente, tramite una rete telematica europea da istituire entro 12 mesi. In un altro punto del documento, sempre riguardo allo scambio d'informazioni, è detto che verrà utilizzato un sistema d'informazione comunitario già esistente, il che permetterà anche di contenere i costi. La Commissione non chiarisce però quale sistema verrà utilizzato per lo scambio dei dati. Il Comitato conviene con la Commissione sul fatto che per risparmiare tempo e denaro la soluzione migliore sta nell'utilizzare un sistema informativo preesistente dell'Unione europea.

3.5 In pratica il Comitato si riferisce ad un metodo come quello adottato nel contesto della decisione del Consiglio sul rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera, che prevede l'uso della tecnologia Eucaris (sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida). È il sistema attualmente utilizzato da 18 Stati membri, che verrà adottato da tutti e 27 gli Stati membri quando la decisione del Consiglio entrerà in vigore. Esso comporta costi decisamente contenuti rispetto a quelli di altre reti.

3.6 Il Comitato consiglia alla Commissione di far compiere almeno uno studio di fattibilità per tutti i sistemi esistenti, incluso l'Eucaris, allo scopo di esaminare se sia possibile ampliarli, includendovi lo scambio di dati proposto.

3.7 Il Comitato giudica positivamente la proposta della Commissione di limitarsi a decidere una base giuridica per lo scambio di dati sull'immatricolazione dei veicoli, in modo da compiere la scelta più appropriata, lasciando che siano poi gli Stati membri a determinare l'iter da seguire. Ciò è in linea con il principio di sussidiarietà.

3.8 Il Comitato fa tuttavia presente che l'applicazione delle normative sarebbe più efficace se nell'Unione europea venissero conclusi accordi per introdurre, a livello nazionale, disposizioni e controlli armonizzati, ad esempio in materia di limiti di velocità, tassi di alcolemia consentiti, politica sanzionatoria, ecc. Sarebbe in effetti opportuno che il Consiglio arrivi infine a dei risultati su questo fronte.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Alla luce dell'obiettivo ricercato, ossia dimezzare il numero di decessi provocati da incidenti stradali tra il 2001 e il 2010, e tenuto conto delle statistiche intermedie, riferite alla fine del 2007, che evidenziano l'impossibilità di realizzare il suddetto obiettivo senza misure integrative, il Comitato ritiene che la cooperazione transfrontaliera proposta dalla Commissione per i seguenti tipi d'infrazione:

- eccesso di velocità,
- guida in stato di ebbrezza,

- mancato uso della cintura di sicurezza, e
- transito con semaforo rosso.

costituisca un passo nella buona direzione, visto che, stando ai dati a disposizione della Commissione, ciò permetterebbe di risparmiare ogni anno 200-250 vite umane.

4.2 Il Comitato giudica necessario che all'articolo 1 della proposta di direttiva la Commissione aggiunga altri tipi d'infrazioni da perseguire al di là delle frontiere: ad esempio uso del telefono cellulare senza auricolare durante la guida, gli stili di guida aggressivi, la violazione del divieto di sorpasso, la guida nei sensi vietati e la guida sotto l'effetto di stupefacenti. Come già aveva osservato nel parere in merito alla comunicazione della Commissione *Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa*, il Comitato giudica necessario fare tutto il possibile per realizzare questo obiettivo.

4.3 Circa le sanzioni per le infrazioni, il Comitato auspica che si contemplino anche soluzioni come la patente a punti, il sequestro del veicolo e il ritiro temporaneo della patente, eventualmente combinate a sanzioni pecuniarie.

4.4 Il Comitato approva la proposta, contenuta all'articolo 6 del documento della Commissione, secondo cui ciascuno Stato membro nomina un'autorità centrale incaricata di coordinare l'applicazione della direttiva.

4.5 Sotto il profilo del principio di sussidiarietà il Comitato non ritiene tuttavia opportuno che all'articolo 5 della proposta della direttiva la Commissione prescriva un modello per la notifica delle infrazioni. Ciò che conta, infatti, è il contenuto, e non già la forma. A giudizio del Comitato la Commissione deve limitarsi a definire accuratamente i dati da fornire.

4.6 Nell'articolo 8 della proposta di direttiva la Commissione prevede di farsi assistere da un comitato per l'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, e il Comitato approva la procedura di comitato proposta.

Bruxelles, 17 settembre 2008.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Dimitris DIMITRIADIS