

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Legge comunitaria 2008. C. 2320 Governo, approvato dal Senato (*Seguito dell'esame e rinvio*) .. 125

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. Testo unificato C. 44 Zeller e abb. (Parere alla IX Commissione) (*Esame e rinvio*) 126

ERRATA CORRIGE 131

SEDE REFERENTE

Martedì 5 maggio 2009. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.40.

Legge comunitaria 2008.

C. 2320 Governo, approvato dal Senato.

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 30 aprile 2009.

Mario PESCANTE, *presidente*, avverte innanzitutto che sono stati ritirati gli emendamenti 9.1 Lorenzin, 38.3, 38.4, 38.5, 38.7 Torazzi e 21.4 Abrignani, nonché l'articolo aggiuntivo 39.01 Abrignani e tutti gli emendamenti ed articoli aggiuntivi presentati dall'onorevole Consiglio e dal Relatore.

Con riferimento alle richieste di riesame pervenute in ordine ad alcuni emendamenti ritenuti inammissibili, ricorda innanzitutto, con riferimento all'articolo aggiuntivo 3.01 Brandolini, che questo è

volto sostanzialmente a trasporre in norme legislative nazionali il contenuto della comunicazione della Commissione recante il Quadro di riferimento temporaneo per gli aiuti di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento a fronte della crisi economica, che enuncia i criteri cui la Commissione europea intende attecnersi nell'esercizio del proprio potere controllo sulle tipologie di aiuti di Stato in questioni. Tali criteri – analogamente a quanto avvenuto per analoghe comunicazioni, linee guida e regolamenti relativi all'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato – non richiedono per loro natura un recepimento o un'attuazione negli Stati membri ma andrebbero piuttosto rispettati ed eventualmente richiamati in occasione dell'erogazione di eventuali misure agevolative nazionali. La codificazione dei criteri in oggetto potrebbe anzi porsi in contrasto con l'ordinamento comunitario, nella misura in cui tradurrebbe in disposizioni legislative nazionali, suscettibili di interpretazione e controllo giurisdizionale secondo le regole del nostro ordinamento, parametri che costituiscono invece autolimitazione del potere decisionale che l'articolo 88 del Trattato

attribuisce direttamente alla Commissione europea. Alla luce di tali considerazioni l'articolo aggiuntivo deve ritenersi inammissibile, fatto salvo, ove opportunamente riformulato, il capoverso 3-*decies* (Monitoraggio e relazioni), in quanto volto ad introdurre in capo alle amministrazioni competenti l'obbligo di fornire un elenco dei nuovi regimi posti in essere in coerenza con il Quadro di riferimento temporaneo per gli aiuti di Stato. Tale disposizione potrebbe infatti assicurare una maggiore coerenza dei regimi di aiuto nazionali con regole definite dalla Commissione europea.

Avverte poi che può altresì ritenersi ammissibile l'emendamento 6.1 Gozi, che definisce la procedura e i criteri per la nomina dei rappresentanti italiani presso il Comitato delle regioni. Sebbene infatti tale previsione non è intesa a dare attuazione in senso stretto ad un obbligo comunitario, l'emendamento è volto ad individuare i principi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano le proprie competenze. Ricorda infatti che il Comitato delle regioni è un organo che svolge funzioni consultive per le istituzioni dell'Unione europea, con particolare riferimento alle questioni che interessano le realtà locali. In tal senso, l'emendamento risponde ad esigenze generali di attuazione di impegni assunti a livello comunitario e sotto tale profilo appare rientrare nell'ambito del contenuto proprio del disegno di legge comunitaria, come definito dalla legge 11 del 2005.

Ribadisce invece l'inammissibilità degli articoli aggiuntivi 46.03 e 46.06 Zucchi, 46.04 Brandolini e 46.05 Oliverio, volti ad apportare modifiche al regime di finanziamento dei controlli sanitari ufficiali di cui al decreto legislativo n. 194 del 2008. In particolare, le misure proposte mirano a ridurre gli oneri in capo agli imprenditori agricoli con diverse modalità, che sebbene non sembrino confliggere con la normativa comunitaria e possano corrispondere a specifiche istanze provenienti dal settore agricolo, non rispondono tuttavia alla necessità di adeguamento agli

obblighi in materia, con particolare riferimento a quelli derivanti dal regolamento (CE) 882/2004.

Precisa infine che, ai sensi dell'articolo 126-*ter*, comma 4, del Regolamento della Camera, gli emendamenti sono dichiarati inammissibili ove riguardino materie estranee all'oggetto proprio della legge comunitaria, come definito dalla legislazione vigente. Nell'effettuare tale valutazione si fa pertanto riferimento all'articolo 9 della legge n. 11 del 2005, che definisce i contenuti propri del disegno di legge comunitaria.

Sandro GOZI (PD), preso atto delle valutazioni svolte dalla presidenza, ritira, anche a nome dell'onorevole Brandolini, l'articolo aggiuntivo 3.01 Brandolini di cui è cofirmatario, nonché il proprio emendamento 6.1, riservandosi di ripresentarli in Assemblea, previa una loro riformulazione.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 5 maggio 2009. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.50.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

Testo unificato C. 44 Zeller e abb.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario PESCANTE, *presidente*, intervenendo in sostituzione del relatore, onorevole Del Tenno, illustra i contenuti del provvedimento in titolo, ricordando che la

Commissione Trasporti ha avviato l'esame, in sede referente, delle proposte di legge A.C. 44 e abbinate nella seduta del 30 settembre 2008. Il 31 marzo 2009 la stessa Commissione ha adottato come testo base il testo unificato proposto dal Comitato ristretto, al quale sono state apportate alcune modifiche in fase emendativa. Il suddetto testo unificato, come risultante dagli emendamenti approvati, consta di 41 articoli raccolti in 3 Capi, che recano modifiche al Codice della strada (Decreto legislativo 285/1992) al fine di ridurre i rischi connessi alla circolazione stradale e di definire specifiche misure di prevenzione dell'incidentalità.

Il Capo I (articoli 1-28) reca modifiche al Codice della strada. In particolare, si dettano disposizioni in materia di pneumatici invernali e di produzione e commercializzazione di pneumatici non omologati (articolo 1), si autorizza l'uso sulle strade di cartelli di valorizzazione del territorio indicanti siti turistici e culturali di pubblico interesse (articolo 2), si novella la disciplina sanzionatoria per i veicoli circolanti in condizioni di non efficienza, per i ciclomotori alterati e per i casi di omessa revisione (articolo 3) e si rivede la normativa concernente gli estratti dei documenti di circolazione (articolo 4). Si introduce, inoltre, il sistema della « targa personale » destinata, non più a seguire le vicende giuridiche del veicolo, ma ad essere trattenuta dal proprietario nei casi di alienazione o altra modifica del titolo (articolo 5). Si interviene, poi, in materia di intestazione dei veicoli (articolo 6) e di circolazione delle macchine agricole (articolo 7). L'articolo 8 contiene una nuova disciplina in materia di « guida accompagnata » per i minori che abbiano compiuto i 17 anni e siano titolari di patente A, ai quali si consente di esercitarsi alla guida di autoveicoli previa autorizzazione amministrativa e con l'assistenza di un adulto. L'articolo 9 ridisegna le disposizioni concernenti le limitazioni alla guida per i neopatentati. L'articolo 10 rivede le norme riguardanti la prova pratica d'idoneità, le esercitazioni alla guida, il rilascio del cosiddetto « foglio rosa » nonché le

attività delle autoscuole, mentre l'articolo 11 interviene in ordine alle procedure di rinnovo della patente. Risulta modificata anche la disciplina della patente a punti con un sostanziale inasprimento delle misure sanzionatorie (articolo 12). Il provvedimento detta, altresì, disposizioni in merito alle procedure di revisione della patente, con particolare riguardo ai casi di guida in stato di ebbrezza e a quelli in cui ricorrano determinate patologie (articolo 13), nonché in ordine alla validità delle patenti di guida rilasciate all'estero (articolo 14) e ai limiti di velocità (articolo 15). Sono apportate modifiche al Codice della strada anche in materia di arresto, fermata e sosta (articoli 16 e 17), di obblighi di segnalazione da parte dei conducenti dei velocipedi (articolo 18), di omologazione del casco per gli utenti dei veicoli a due ruote (articolo 19) e di uso delle cinture di sicurezza per veicoli speciali (articolo 20). L'articolo 21 interviene sulle norme relative alla guida di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, alle sanzioni per talune infrazioni commesse durante la circolazione, ai documenti di viaggio e ai dispositivi per i trasporti professionali. Alcune novità riguardano, infine, la guida sotto l'influenza di alcool e di sostanze stupefacenti e psicotrope (articolo 22), la destinazione dei proventi delle sanzioni pecuniarie (articolo 23) e dei veicoli sequestrati o confiscati (articolo 24), la sospensione della patente (articoli 25 e 26), con particolare riguardo ai neopatentati, l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie, quali ritiro, confisca e fermo del veicolo (articolo 27), e le iniziative di educazione stradale (articolo 28).

Il Capo II (articoli 29-36) reca altre disposizioni in materia di sicurezza nella circolazione stradale. In particolare, si fa obbligo agli enti proprietari e concessionari di strade nelle quali si registrino elevati tassi di incidentalità di effettuare interventi di manutenzione volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione (articolo 29). Si limita, inoltre, il ricorso alle sanzioni detentive, prevedendo la misura alternativa dell'affidamento in prova ai ser-

vizi sociali che operano nel campo dell'assistenza alle vittime della strada (articolo 30). Si prevede, altresì, una sanatoria per i ciclomotori e motoveicoli utilizzati per commettere violazioni amministrative prima dell'entrata in vigore della Legge 286/2006, consentendo la restituzione dei mezzi ai proprietari previo pagamento delle spese di recupero (articolo 31). Si modificano, quindi, le norme in materia di certificato di circolazione e targa dei ciclomotori (articolo 32) e si introduce, in via sperimentale, un dispositivo (cosiddetto « scatola nera ») idoneo a rilevare la tipologia del percorso, la velocità, le condizioni del veicolo, la condotta di guida e la dinamica degli incidenti (articolo 33). L'articolo 34 mira a facilitare la conoscenza dell'effetto negativo prodotto da alcuni medicinali in relazione alla guida dei veicoli, mentre l'articolo 35 estende il sistema di penalizzazione per infrazioni al Codice della strada di cui al decreto-legge 151/2003 a tutte le patenti rilasciate all'estero. L'articolo 36, infine, detta disposizioni in merito alla raccolta dei dati sugli incidenti stradali.

Il Capo III (articoli 37-41) contiene disposizioni di semplificazione e coordinamento. Si tratta, tra l'altro, di previsioni tese ad assicurare il rilascio di un permesso di guida provvisorio in occasione del rinnovo della patente (articolo 37), a tutelare la *privacy* degli invalidi titolari di permessi speciali di sosta e di circolazione (articolo 38), a definire l'età e i requisiti per la guida di talune categorie di veicoli (articolo 39), a determinare le caratteristiche degli impianti semaforici (articolo 40) e a disciplinare le modalità di accertamento delle violazioni stradali da parte degli enti locali (articolo 41).

Precisa quindi che il provvedimento reca diverse disposizioni che presentano profili di rilevanza comunitaria.

L'articolo 1, nell'introdurre disposizioni in materia di pneumatici, demanda al Governo la modifica del regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 495/1992), al fine di prevedere,

tra l'altro, che gli pneumatici rechino marcature legali laterali conformi alla normativa comunitaria.

L'articolo 14, modificando l'articolo 136 del Codice della strada in materia di conversione di patenti di guida rilasciate da Stati esteri e da Stati della Comunità europea, prevede che coloro che abbiano conseguito la residenza in Italia da più di un anno e guidino con patente, certificati di abilitazione professionale, carta di qualificazione del conducente o altri documenti non in corso di validità rilasciati in altro Stato, siano soggetti alle sanzioni stabilite dall'articolo 116 del Codice della strada.

L'articolo 19, nel novellare l'articolo 171 del Codice della strada in materia di uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote, stabilisce che la relativa omologazione (attualmente regolata dalla normativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) debba essere effettuata in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite – Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria.

L'articolo 21 modifica la disciplina dettata dagli articoli 174, 176, 178 e 179 C.d.S. in materia di autotrasporto, con riferimento alla durata della guida, ai periodi di riposo e ai registri di servizio degli autoveicoli adibiti al trasporto al fine di dare attuazione alle norme comunitarie vigenti. In particolare, viene riscritto l'articolo 174 del Codice della strada, prevedendo che alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose e ai relativi controlli si applichino le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006. Lo stesso articolo 174 stabilisce, inoltre, gli obblighi di conservazione ed esibizione alla pubblica autorità dei registri di servizio, degli estratti dei registri e delle copie dell'orario di servizio in attuazione della disciplina comunitaria. In tale contesto, sono altresì definite le sanzioni amministrative conseguenti a violazioni degli obblighi sanciti dal citato regolamento sia per i conducenti che per le imprese di autotrasporto (per queste ultime si arriva, nei casi più gravi, fino alla decadenza o revoca del titolo abilitativo).

Si tratta essenzialmente degli obblighi concernenti la durata massima del periodo di guida, il periodo di riposo giornaliero o settimanale, i tempi di interruzione e la tenuta dei documenti di servizio. Una particolare disposizione riguarda anche le violazioni commesse in altri Stati membri dell'Unione europea, alle quali si applicano, se accertate in Italia, le sanzioni previste dalla normativa italiana.

In materia di limitazioni alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose sono stati recentemente adottati due decreti legislativi, entrambi in attuazione di disposizioni comunitarie: il decreto legislativo 234/2007, recante attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di auto-transporto, e il decreto legislativo 144/2008, recante attuazione della direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e che abroga la direttiva 88/599/CEE. Quest'ultimo decreto disciplina i controlli diretti a verificare il rispetto delle norme comunitarie relative ai tempi di guida nel settore dei trasporti su strada e all'installazione del tachigrafo digitale.

Il regolamento (CE) n. 561/2006, entrato in vigore l'11 aprile 2007, ha abrogato, tra l'altro, il regolamento (CEE) n. 3820/85, aggiornando le norme sui tempi di guida e di riposo degli operatori addetti al trasporto su strada. La nuova disciplina, che contribuisce al miglioramento della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro, si applica al trasporto su strada di merci (effettuato da veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate) e di passeggeri (effettuato da veicoli atti a trasportare più di 9 persone compreso il conducente), salvo deroghe (ad esempio, per i trasporti passeggeri in servizio di linea con percorsi non superiori a 50 km, per i veicoli delle Forze dell'ordine, di emergenza o ad uso medico).

Il citato regolamento – che demanda agli Stati membri l'adozione delle neces-

sarie disposizioni attuative con particolare riferimento alle sanzioni applicabili in caso di infrazioni – ha prodotto alcune significative novità. In primo luogo, le attività diverse dalla «guida» comprese nella definizione di orario di lavoro dalla direttiva 2002/15/CE sono considerate «altre mansioni» e non possono, di conseguenza, rientrare nella definizione di «riposo». Inoltre, fermo restando il limite massimo del tempo di guida, fissato in 90 ore nell'arco di 15 giorni, viene introdotto un limite settimanale di 56 ore. Si fa poi salvo il periodo di riposo giornaliero regolare di 11 ore e la possibilità di frazionarlo portandolo a 12 ore in totale, stabilendo che la suddivisione preveda al massimo due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore ed il secondo di almeno 9 ore senza interruzioni. È confermata, invece, la possibilità di ridurre il riposo giornaliero a 9 ore per un massimo di tre volte nell'arco di una settimana. Il regolamento prevede che, dopo un periodo di guida di 4 ore e mezza, il conducente osservi un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi. Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni devono essere intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza del limite del periodo di guida di 4 ore e mezza. Viene altresì introdotto il periodo di riposo «regolare» di almeno 45 ore consecutive ogni settimana. Nel corso delle due settimane consecutive i conducenti devono effettuare almeno due periodi di riposo settimanale regolare, oppure un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione è compensata da un tempo di riposo equivalente entro la terza settimana successiva a quella considerata. Qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto deve essere unito a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore. In trasferta, i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché sia dotato delle attrezzature per il

riposo di tutti i conducenti e sia in sosta. Al fine di evitare infrazioni alla descritta normativa, il regolamento vieta alle imprese di trasporto di retribuire i conducenti salariati in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, se queste retribuzioni sono tali da mettere in pericolo la sicurezza stradale. L'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni commesse dai conducenti anche all'estero, ferma restando la prova che essa non può ragionevolmente considerarsi responsabile. I conducenti possono, inoltre, essere sanzionati per infrazioni commesse all'estero, purché si forniscano agli stessi le prove atte a evitare che incorrano in ulteriori sanzioni per la medesima infrazione. Infine, si contempla la possibilità di applicare sanzioni anche ai committenti, agli spedizionieri e ai subappaltatori per il mancato rispetto sia del regolamento (CE) n. 561/2006 che del regolamento (CEE) n. 3821/85, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

L'articolo 21 del testo unificato riforma anche l'articolo 178 C.d.S., che riguarda i documenti di viaggio dei trasporti professionali effettuati con veicoli non muniti di cronotachigrafo, ai quali si applicano le disposizioni dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada, concluso a Ginevra il 1° luglio 1970 (AETR). In proposito, si segnala che, ai sensi dell'articolo 2, par. 3, del regolamento (CE) 561/2006, le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle dello stesso regolamento, al fine di consentire l'applicazione di una normativa omogenea nei tragitti compiuti nel territorio della Comunità. In considerazione di tale esigenza, il nuovo articolo 178 estende anche ai veicoli non dotati di cronotachigrafo la disciplina in materia di durata della guida, tenuta dei documenti e relative sanzioni prevista per gli altri veicoli adibiti al trasporto professionale, riproducendo le previsioni dell'articolo 174 del Codice della strada (come modificato dal provvedimento in esame). Un'ultima modifica concerne la defini-

zione della procedura per il controllo dei dati relativi ai tempi di guida e di riposo nei casi di incidenti con danni a persone o cose in cui siano coinvolti veicoli tenuti all'installazione del cronotachigrafo ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85.

L'articolo 33 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possa emanare direttive al fine di prevedere, compatibilmente con la normativa comunitaria e nel rispetto della disciplina in materia di protezione dei dati personali, l'impiego, da parte dei conducenti e dei passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, del casco protettivo elettronico nonché l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C, D o E, con un dispositivo elettronico protetto («scatola nera») idoneo a rilevare la tipologia del percorso, la velocità e le condizioni tecnico-meccaniche del veicolo, la condotta di guida e a ricostruire la dinamica di eventuali incidenti.

L'articolo 35 estende la portata dell'articolo 6-ter del decreto-legge 151/2003, prevedendo che per tutti i titolari di patente rilasciata da Stati esteri, autori di violazioni del Codice della strada sul territorio nazionale, è istituita una banca dati nella quale sono registrati i punti di penalizzazione per le infrazioni commesse. Attualmente, la banca dati è prevista solo per i titolari di patenti rilasciate da Stati in cui non vige il sistema della patente a punti. Nuove disposizioni riguardano, inoltre, il procedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale (di competenza del Prefetto) per coloro che abbiano subito la decurtazione integrale del punteggio.

L'articolo 39 interviene sul decreto legislativo 286/2005 (recante disposizioni in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), prevedendo che i conducenti, muniti della carta di qualificazione del conducente, devono aver compiuto 21 anni per la guida di veicoli della categorie C e C+E (autoveicoli fino a 7,5 t, autotreni e autoarticolati), a condizione di aver seguito un apposito corso di formazione iniziale

accelerato. Il decreto legislativo 286/2005, come modificato dal decreto legislativo 214/2008, è diretto ad assicurare l'attuazione della direttiva 2003/59/CE, sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri. In particolare, l'articolo 5, par. 2, lett. *b*), della citata direttiva prescrive che il conducente di un veicolo adibito al trasporto di merci può guidare a partire dai 21 anni di età, veicoli delle categorie di patente di guida C e C+E, a condizione di essere titolare del certificato di idoneità professionale (CAP) di cui all'articolo 6, par. 2, comprovante una qualificazione iniziale accelerata. L'articolo 14 della direttiva prescrive, altresì, che le norme sulla qualificazione iniziale per la guida di veicoli rientranti nelle categorie C1, C1+E, C e C+E si applicano a decorrere dal 10 settembre 2009.

Per quanto concerne gli atti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea nelle materie oggetto del provvedimento, rileva che la Commissione europea ha evidenziato che il trasporto su strada rappresenta la modalità di trasporto più pericolosa con un alto prezzo in termini di vite umane (circa 40.000 morti all'anno) e un costo sociale pari a circa il 2 per cento del PIL dell'Unione. La riduzione delle vittime degli incidenti stradali è diventata, quindi, una delle massime priorità della Commissione, che, nel libro bianco sui trasporti del 2001 (COM(2001)370), ha fissato l'obiettivo di dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime della strada in tutta l'Unione.

In occasione del riesame, nel 2006, degli orientamenti e delle misure proposti (COM(2006)314 e 74), la Commissione ha sottolineato la necessità di ricorrere ad un approccio integrato che coinvolga l'industria automobilistica e quella delle costruzioni stradali, i gestori delle infrastrutture

e gli utenti della strada, prendendo in considerazione alternative quali la promozione di altre modalità di trasporto e la promozione di « sistemi di trasporto intelligenti ».

Si segnala, inoltre, la proposta di direttiva sull'applicazione transfrontaliera della normativa riguardante le violazioni del codice della strada (COM(2008)151) che mira creare un quadro per l'applicazione di sanzioni ai conducenti che commettono un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello in cui risiedono, con particolare riferimento all'eccesso di velocità, alla guida in stato di ebbrezza, al mancato uso della cintura di sicurezza e al transito con semaforo rosso.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 170 del 29 aprile 2009:

a pagina 187, seconda colonna,
alla quinta riga,
alla settima riga,
alla ventiquattresima riga,
e alla ventiseiesima riga,

la parola: « 87 » è sostituita dalla seguente: « 98 »,

a pagina 192, prima colonna, alla 31 riga,

dopo le parole « 16.1. Belcastro. » alla riga successiva aggiungere: « (*Inammissibile*) ».