

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo in oggetto attua la direttiva 2011/82/UE del Parlamento e del Consiglio, in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

L'obiettivo principale della schema di decreto in argomento e' quello di agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea, sulle infrazioni al codice stradale commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione, assicurando un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada.

In relazione ai singoli articoli, di seguito se ne illustrano brevemente i contenuti:

Per quanto concerne il Titolo I recante disposizioni per l'accesso e lo scambio di informazioni:

L'articolo 1 definisce l'obiettivo della norma in argomento.

L'articolo 2 descrive l'ambito di applicazione ed in particolare le infrazioni in materia di sicurezza stradale (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 indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida) coperte dallo scambio di informazioni tra gli Stati membri.

L'articolo 3 contiene una serie di definizioni tra cui quelle relative alle infrazioni di cui all'articolo 2 nonché la definizione di *punto di contatto nazionale* e cioè l'autorità competente di uno Stato membro designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli; in 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.

L'articolo 4 disciplina la procedura per lo scambio delle informazioni fra gli Stati membri; in particolare ciascun punto di contatto nazionale è autorizzato ad accedere alle banche dati nazionali di immatricolazione dei veicoli degli altri Stati membri ed ha la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate sui dati relativi ai veicoli, ed ai proprietari o agli intestatari degli stessi secondo quanto specificato nell'allegato I.

Lo scambio di informazioni é effettuato con sistemi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati. L'effettuazione dello scambio di informazioni deve avvenire in maniera efficiente in termini di costi ed in modo sicuro ed è garantita, inoltre, la riservatezza dei dati trasmessi utilizzando applicazioni informatiche esistenti, come quella appositamente concepita ai fini dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI, e versioni modificate di tali applicazioni informatiche, in conformità dell'allegato I del presente decreto e del 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. Le spese derivanti dalla gestione, dall'utilizzo e dalla manutenzione delle applicazioni informatiche sono sostenute dagli Stati membri. I costi sostenuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per adeguare il proprio sistema informatico a quanto previsto dalla direttiva 2011/82 rientrano nei costi di gestione del contratto di conduzione del Centro elaborazione dati (CED) della Direzione generale per la motorizzazione. Al riguardo si evidenzia come il CED sia da qualche anno connesso al sistema EUCARIS che permette di accedere ad informazioni relative a veicoli e conducenti di tutti i Paesi della UE.

L'articolo 5 disciplina l'accesso alle informazioni stabilendo, tra l'altro, che con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono disciplinate le modalità per l'accesso medesimo.

L'articolo 6 disciplina i contenuti e le modalità di trasmissione della lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale che i competenti organi di polizia possono inviare al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione al codice della strada. Tale lettera 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 titolo della normativa nazionale violata e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione. A tale fine la lettera di informazione è redatta secondo il modello riportato nell'allegato II.

Per quanto concerne il Titolo II recante disposizioni in materia di protezione dei dati personali:

L'articolo 7, contiene le disposizioni in materia di protezione dei dati e stabilisce che la Motorizzazione è titolare di tutti i trattamenti di dati effettuati per le finalità del presente decreto. Titolare del trattamento dei dati trattati per stabilire la responsabilità per le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse in Italia con veicoli immatricolati in altri Stati dell'Unione europea è l'organo accertatore.

L'articolo 8, riguarda la verifica della qualità dei dati comunicati dalla motorizzazione in qualità di punto di contatto nazionale o ricevuti dagli altri punti di contatto nazionali degli Stati membri.

L'articolo 9 tratta dei termini per la conservazione e cancellazione dei dati personali trattati nonché la loro scadenza e specifica che 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.



L'articolo 10 tratta dei diritti dell'interessato rispetto ai dati personali in materia 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.

L'articolo 11 tratta in particolare delle modalità di informazione dell'interessato che 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.

L'articolo 12 stabilisce le finalità del trattamento dei dati personali da parte della Motorizzazione

L'articolo 13 stabilisce che 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.

L'articolo 14 tratta delle misure di sicurezza da adottare nella effettuazione delle comunicazioni di scambio dati

L'articolo 15 (Autorità nazionale di controllo) stabilisce che il controllo sui trattamenti dei dati personali è esercitato dal Garante per la protezione dei dati personali, nei modi previsti dal Codice.

L'articolo 16 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornirà sul proprio sito INTERNET le necessarie informazioni sulle norme vigenti sul territorio nazionale e sulle misure contenute nel presente decreto, di attuazione della direttiva 2011/82/UE, in collaborazione con, altri organismi, enti addetti alla sicurezza stradale, organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale.

Per quanto concerne il Titolo III recante disposizioni finali:

L'articolo 17 reca disposizioni di carattere finanziario e prevede misure per la copertura degli oneri finanziari derivanti dall'attuazione dell'articolo 5, comma 2, e dell'articolo 10 del presente decreto.

L'articolo 18, stabilisce l'entrata in vigore del provvedimento.

Gli allegati I, II mutuati dal testo della direttiva 2011/82/UE stabiliscono rispettivamente la lista delle informazioni relative al veicolo ed al conducente che sono oggetto dello scambio informazioni (allegato I) ed il modello della lettera di



informazione in merito all'infrazione commessa (allegato II), quest'ultimo redatto secondo le indicazioni pervenute dal Ministero dell'interno.



TABELLA DI CONCORDANZA

Schema decreto legislativo	Direttiva 2011/82/UE
Articolo 1 (obiettivo)	Articolo 1 (obiettivo)
Articolo 2 (ambito di applicazione)	Articolo 2 (ambito di applicazione)
Articolo 3 (definizioni)	Articolo 3 (definizioni)
Articolo 4 (Procedura per lo scambio delle informazione fra gli Stati membri)	Articolo 4 (Procedura per lo scambio delle informazione fra gli Stati membri)
Articolo 5 (Accesso alle informazioni)	Fa riferimento all'allegato I parte II- Informazioni sui veicoli rubati.
Articolo 6 (Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale)	Articolo 5 (Lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale)
Articolo 7 (protezione dei dati personali)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 8 (Verifica della qualità dei dati comunicati o ricevuti)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 9 (Termini)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 10 (Diritti dell'interessato)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 11 (Informazione dell'interessato)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 12 (Finalità del trattamento)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 13 (Comunicazione a soggetti privati)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 14 (Misure di sicurezza)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 15 (Autorità nazionale di controllo)	Articolo 7 (protezione dei dati)
Articolo 16 (Informazioni destinate agli utenti della strada nell'Unione)	Articolo 8 (Informazioni destinate agli utenti della strada nell'Unione)
Articolo 17 (Disposizioni di carattere finanziario)	-----
Articolo 18 (Entrata in vigore)	Articolo 13 (Entrata in vigore)
Annex I (elementi dei dati relativi alla	Annex I (elementi dei dati relativi alla



consultazione di cui all'articolo 4)	consultazione di cui all'articolo 4)
Annex II (Modello per la lettera d'informazione)	Annex II (Modello per la lettera d'informazione)



RELAZIONE TECNICA FINANZIARIA

Lo schema di decreto legislativo in oggetto attua la direttiva 2011/82/UE del Parlamento e del Consiglio, in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

L'obiettivo principale della schema di decreto in argomento è quello di agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea, sulle infrazioni al codice della strada commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione, assicurando un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada.

L'elemento di novità della nuova normativa consiste, essenzialmente, nell'istituzione di un punto di contatto nazionale e cioè l'autorità competente di ciascun Stato membro designata per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli; in 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. Tale punto di contatto ha una duplice funzione:

1. permettere agli omologhi degli altri Stati membri di poter interrogare l'Archivio nazionale dei veicoli che è gestito dal CED della Direzione Generale della Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ottenendo informazioni in merito all'intestatario/proprietario di un veicolo immatricolato in Italia che ha commesso una infrazione al codice della strada sul territorio dello Stato membro richiedente e poter inviare al conducente del veicolo una lettera di informazione sulle infrazioni commesse;
2. poter a sua volta interrogare le banche dati dei veicoli degli altri Stati membri per ottenere informazioni sull'intestatario/proprietario di un veicolo immatricolato all'estero che ha commesso una infrazione al codice della strada italiano al fine di notificare la lettera sopra citata.

Il punto di contatto nazionale dovrà inoltre accedere alla banca dati dei veicoli rubati di proprietà del Ministero dell'Interno per accertare se il veicolo estero coinvolto nell'infrazione non sia stato dichiarato rubato sul territorio nazionale.

Dall'attuazione del presente schema di decreto legislativo derivano nuovi oneri per la finanza pubblica, sia per la parte di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia per la parte di competenza del Ministero dell'Interno.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il sistema informatico (SIDT) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che gestisce l'Archivio nazionale dei veicoli, per poter attuare le disposizioni previste dall'articolo 10 del decreto, deve essere adeguato con l'introduzione di un nuovo elemento informativo, l'indicatore di validità, che rappresenta lo strumento con il quale l'interessato può esercitare il diritto di contestare l'esattezza dei propri dati personali registrati nel predetto archivio.



La tipologia del suddetto intervento adeguativo rende indispensabile l'arricchimento della struttura di archivio contenente i dati personali dei proprietari/intestatari dei veicoli e l'aggiunta di nuove funzioni applicative per poter gestire le modifiche apportate all'archivio stesso.

Si riportano di seguito le attività necessarie per l'adeguamento del sistema informatico del Dipartimento (SIDT)

Per gestione della qualità di una anagrafica si intende, per prima cosa, l'attività di registrazione delle informazioni eventualmente mancanti od errate per una anagrafica: Es. Dati di residenza mancanti, data nascita errata,.... Una volta individuati gli errori, queste indicazioni, per ogni anagrafica, devono essere registrate in una apposita struttura dati.

Nel contesto delle applicazioni previste dalla direttiva "cross border", nel caso di interrogazione di una anagrafica con informazioni mancanti od erronee, sarà integrata la comunicazione della difformità evidenziando la tipologia delle informazioni errate o mancanti.

L'evidenza della presenza di anomalie per una determinata anagrafica deve essere fornita anche nel caso di interrogazione effettuata con la web app INFO-WEB o con i relativi servizi disponibili per le forze dell'ordine.

Dovranno inoltre essere modificate le applicazioni di gestione delle anagrafiche attualmente in vigore per inserire la gestione delle nuove informazioni.

Per gestire la presenza di informazioni errate su di una anagrafica, dovrà essere progettata un'applicazione che consenta all'Amministrazione:

- L'inserimento, per ogni anagrafica presa in esame di un "flag" che evidenzi la presenza di informazioni erronee o mancanti. Dovrà anche essere registrato l'elenco degli attributi dichiarati in errore.
- La visualizzazione, per ogni anagrafica presente nel sistema informativo SIDT, dell'elenco degli attributi in errore eventualmente presenti.
- L'aggiornamento dell'elenco degli attributi in errore.
- La cancellazione, in tutto o in parte, dell'elenco degli attributi in errore.

Dovranno essere modificate le interfacce grafiche ed i servizi delle applicazioni INFO-WEB in tutti i casi in cui si debbano visualizzare i dati di una anagrafica.

La modifica dovrà prevedere:

- Nel caso delle funzioni preposte alla visualizzazione delle anagrafiche l'esposizione di un nuovo "TAB" che riporterà l'elenco degli attributi dichiarati in errore
- Nel caso di funzioni che prevedono anche la visualizzazione di dati anagrafici (Es: Visualizzazione Dettaglio Veicolo) la valorizzazione di un flag che denuncerà genericamente la presenza di anomalie anagrafiche. Per approfondimenti e dettagli l'utente potrà utilizzare le funzioni specifiche di visualizzazione anagrafica.

Nello sviluppo della applicazione prevista dalla direttiva "cross border" si dovrà arricchire quanto previsto dal protocollo di scambio dati per gestire oltre alla semplice informazione della qualità dell'anagrafica anche un dettaglio per indicare quale informazione non è certificata.

Le applicazioni "legacy" (con interfaccia a caratteri), attualmente in esercizio nel sistema informativo SIDT preposte alla gestione delle anagrafiche, dovranno essere modificate per prevedere la corretta gestione delle nuove basi informative che conterranno l'indicazione delle anomalie anagrafiche.

In particolare dovrà essere modificata la funzione di modifica dell'anagrafica perchè, nel caso di correzione del dato errato, provveda alla eliminazione della relativa posizione contenuta nelle nuove basi informative.



Modifica analoga dovranno subire le funzioni di fusione dei sinonimi: nel caso la fusione coinvolga anagrafiche censite anche nella nuova banca dati delle anagrafiche difformi. L'applicazione dovrà tenere il seguente funzionamento:

- Se l' anagrafica con errori è quella che assorbe un altro sinonimo questa operazione deve essere inibita;
- Se l' anagrafica con errori è quella che viene assorbita da un altro sinonimo la posizione presente sui nuovi archivi degli errori anagrafici deve essere cancellata.

Dovranno essere modificate le applicazioni che consolidano le informazioni nel SIDT a seguito di emissione di documenti (Es. Carta di circolazione, Tagliando di aggiornamento della carta di circolazione etc).

Questo consolidamento consiste nel trasferire le informazioni da un archivio di domande alla anagrafe nazionale dei veicoli un giorno dopo l'esito favorevole della richiesta.

Le funzioni di consolidamento da modificare sono:

- Consolidamento a seguito della emissione di una carta di circolazione,
- Consolidamento a seguito della emissione di un tagliando di aggiornamento della carte di circolazione,
- Consolidamento a seguito della emissione di una certificato di circolazione (ciclomotori),
- Consolidamento a seguito della emissione di un tagliando di aggiornamento della carte di circolazione (ciclomotori),
- Consolidamento a seguito di emissione carta di circolazione di macchina operatrice.

Se il consolidamento impatta una delle anagrafiche censite anche negli archivi delle anagrafiche con errori la funzione di consolidamento dovrà provvedere alla cancellazione della posizione da detti archivi.

Stima degli impatti:

Segue una valutazione di massima delle macro funzioni descritte

Riferimento Capitolo Area

Applicativa Descrizione AFP

Cap 3.1 GA - Funz. Privilegiate Aggiornamento Applicazione per la Gestione Anagrafiche Difformi 250

Cap 3.2 IG - Interrogazioni generalizzate Integrazione Gestione Anagrafiche Difformi nello scambio dati (Cross Border, InfoWeb) 500

Cap 3.3 GA - Funz. Privilegiate Aggiornamento Aggiornamento funzioni esistenti per la gestione anagrafiche: gestione sinonimi, riconciliazioni dopo modifiche 100

Cap 3.4 GA - Funz. Privilegiate Aggiornamento

MO - Macchine Operatrici

TC - Targatura ciclomotori Impatti su Livelli 1 100

Totale 950

Si stima pertanto un effort di 950 punti funzione per un totale di 166.250 euro, più IVA al 22%, per un totale di euro 202.825, in base agli importi unitari per il punto funzione (175 euro) previsti del contratto con il quale al fornitore è affidata la conduzione in outsourcing del SIDT.



Ragioni della copertura finanziaria a carico del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della l. n. 183/1987

La realizzazione di tale procedura non potrà essere coperta con i fondi già stanziati, in quanto tali fondi sono necessari e già destinati ad adeguare le procedure informatiche alle novità introdotte dal codice della strada e da altri adempimenti comunitari. L'introduzione dell'indicatore di validità, come richiesto dalla normativa sul trattamento dei dati, non era previsto in una prima stesura del testo e quindi non ha consentito di prevedere tale onere.

Si precisa che alle attività connesse alla gestione, manutenzione, aggiornamento delle procedure, implementazioni dei sistemi hw e sw, allineamento dei sistemi di disaster recovery, ecc...derivanti dalla realizzazione della nuova procedura si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

La spesa per la realizzazione dell'intervento andrà sostenuta nell'anno 2014.

Ministero dell'Interno

Tipologia e modalità di esecuzione degli interventi indispensabili

Lo scambio internazionale del dato relativo al veicolo o numero di targa rubato - in attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2011/82/UE - è effettuato a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, Direzione generale per la Motorizzazione - attraverso il Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno.

A tal fine, con il Decreto che stabilirà le modalità attuative del predetto scambio di dati, potrà essere prevista una risposta di tipo semaforico (SI/NO) alla richiesta se le targhe del veicolo risultino denunciate per Furto/Smarrimento in Italia, con una funzionalità telematica che non richiede l'accesso diretto al Sistema di Indagine (SDI) del Centro Elaborazione Dati (CED) del Servizio per il Sistema Informativo Interforze.

Tale accesso, ai sensi dell'art. 5 dello schema di decreto legislativo in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, sarà mediato dal coinvolgimento del Dipartimento di Pubblica Sicurezza, attraverso il sistema informatico del Centro Elaborazione Nazionale (CEN) gestito dalla Direzione Centrale per gli Affari Generali della Polizia di Stato.

Per realizzare il suddetto sistema informativo si progetta di dedicare un server, ovvero una partizione fisica di un Power 780, con relativo database e relativi applicativi, al fine di isolare i dati ed i programmi destinati all'esigenza della MCTC rispetto a quelli già in uso alle Forze di Polizia.

L'onere finanziario – per l'anno 2014 - è stato quantificato in euro 222.000,00 più IVA al 22%, per un totale di euro 270.840, di seguito indicato dettagliatamente, indispensabile per potenziare la capacità di elaborazione del CED del SS.II e poter soddisfare la mole di interrogazioni che si prevede verranno richieste dai 27 Paesi membri dell'UE.



Il dimensionamento delle esigenze hardware e software è stato previsto, al fine di installare la base dati (l'application server), per soddisfare un valore orientativo di 30.000/ 50.000 richieste giornaliere.

La stima economica elaborata è frutto di calcoli effettuati utilizzando come parametro di riferimento l'ultimo contratto aggiudicato nel corso di una gara pubblica di appalto dal Ministero dell'Interno.

I Descrizione Fornitura

- Caratteristiche Espansione Power p780

CARATTERISTICHE SERVER

VALORE RICHIESTO

Nr. Partizioni aggiuntive 2
Tipologia CPU Power p780
Quantità core per Partizione 2
Memoria RAM Installata per CORE 8 GB
Licenza PWM4
Licenza AIX 4
Licenza PHA 4
Licenza WebSphere 4
Schede accesso I/O totali 2 FC e 2 ethernet
Totale stimato € 102.000

- Servizi Software

CARATTERISTICHE Switch

VALORE RICHIESTO

Caratteristiche generali

Definizione di 2 partizioni al fine di rendere separata la macchina dedicata alla MCTC dalla macchina operativa SDI.

Definizione di un database dedicato ai dati della motorizzazione

Predisposizione partizioni p780

Installazione e personalizzazione dell'ambiente hw, dei sistemi operativi e dei sistemi database.

Sviluppo software

Definizione e realizzazione del sistema di propagazione per la creazione della Black List.

Definizione e realizzazione dei servizi web e relativi WSDL per la consultazione della Black List .

Definizione e realizzazione del sistema di Log delle interrogazioni provenienti dalla MCTC.

Definizione dell'ambiente di sviluppo / test

Definizione dell'ambiente di produzione

Definizione dei sistemi di account.

Totale Stimato € 120.000

Prospetto economico riassuntivo

Descrizione quantità costo



Caratteristiche Espansione Power p780	1	102.000
Servizi Software	1	120.000
Totale Stimata		222.000

Ragioni della copertura finanziaria a carico del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della l. n. 183/1987

Al predetto onere finanziario non è possibile far fronte nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio; pertanto risulta indispensabile utilizzare le risorse del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge n. 183/1987. Trattasi, infatti, di porre in essere un meccanismo aggiuntivo in grado di potenziare il sistema di elaborazione del SS.II .

Si precisa che alle attività connesse alla gestione, manutenzione, aggiornamento delle procedure, implementazioni dei sistemi hw e sw, allineamento dei sistemi di disaster recovery, ecc...derivanti dalla realizzazione dell'applicativo di consultazione della banca dati dei veicoli rubati del Ministero dell'interno si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

Neutralità finanziaria della traduzione della lettera di informazione di cui all'art. 6

La redazione della cd. "lettera d'informazione" di cui all'art. 6 del citato schema - nelle lingue inglese, francese, spagnolo e tedesco - sarà curata dal personale interprete dell'Ufficio di Coordinamento e Pianificazione del Dipartimento di Pubblica Sicurezza senza oneri di spesa, in quanto ai relativi oneri si farà fronte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, per cui la disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Si allega la seguente scheda illustrativa per la realizzazione del progetto informatico capace di integrare l'infrastruttura del CED .

.....

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 del D.Lgs. n. 286 del 31 dicembre 2002 (L. n. 286/02) ha avuto esito

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

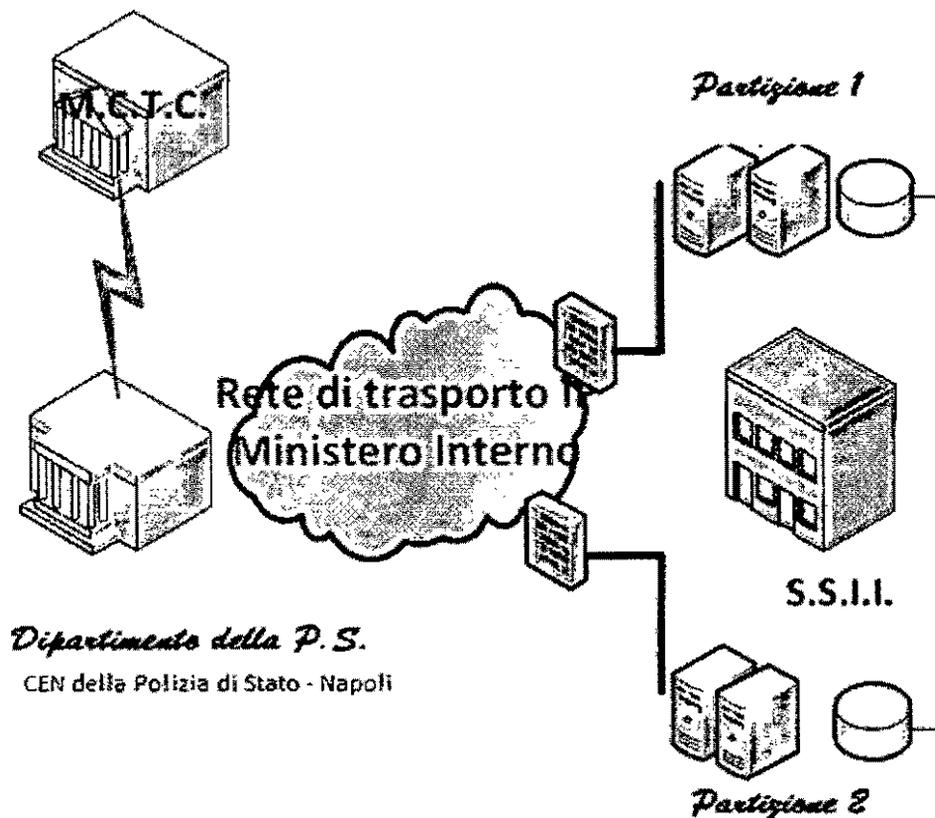
NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]

- 2 DIC. 2013





L'articolo 6 del provvedimento legislativo in esame disciplina i contenuti e le modalità di trasmissione della lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale che i competenti organi di polizia possono inviare al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione al codice della strada. Tale lettera include ogni informazione pertinente quale, in particolare, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale di cui all'articolo 2 del provvedimento medesimo, 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.

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

Ai relativi oneri si farà fronte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, per cui la disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 9 prevede che la Motorizzazione individua adeguati termini per la cancellazione dei dati personali trattati in applicazione del presente decreto, nonché per un esame periodico della necessità di conservazione dei dati stessi, e adotta misure tecniche e procedurali che garantiscano che tali termini siano rispettati.

L'adozione di dette misure avverrà con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, per cui la disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/82/UE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO, IN MATERIA DI SCAMBIO TRANSFRONTALIERO DI INFORMAZIONI SULLE INFRAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE.

**ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)
(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 - G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)**

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

L'intervento regolatorio dà attuazione alle disposizioni della direttiva n. 2011/82 (UE) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 relativo allo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Il fine è quello di accrescere la sicurezza delle circolazione stradale, rendendo possibile identificare i trasgressori che commettono infrazioni allorquando circolano con i propri veicoli in un altro stato membro della UE diverso da quello ove il veicolo è stato immatricolato.

La direttiva in argomento prende spunto dal dato statistico secondo il quale i conducenti stranieri incidono per il 5% sul volume di traffico totale degli altri Stati membri, mentre ben il 15% delle infrazioni relative all'eccesso di velocità sarebbe riconducibile a conducenti stranieri (con percentuali che raggiungono anche punte del 25% come, ad esempio, in Francia). Se non fermati *in loco*, i trasgressori stranieri godono il più delle volte di ingiustificata impunità per l'impossibilità di attivare efficaci procedure sanzionatorie, determinando un *vulnus* nei confronti del principio della parità di trattamento dei cittadini comunitari e determinando un diffuso sentimento di ingiustizia. Infatti, anche se in materia di perseguimento delle infrazioni ai codici stradali nazionali esistono molteplici accordi bilaterali fra gli Stati Membri volti all'organizzazione del trasferimento di dati, questi risultano il più delle volte inefficaci, difettando di adeguati strumenti tecnici. Inoltre, tali accordi instaurano diversi sistemi burocratici non interoperabili.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Otto sono le infrazioni considerate dalla nuova proposta normativa: le quattro infrazioni previste dalla proposta iniziale (e che determinano ben l'85% dei morti sulle strade e cioè **eccesso di velocità, mancato utilizzo della cintura di sicurezza, transito con semaforo rosso e elevato tasso alcolemico del conducente**) sono state integrate con **guida sotto effetto di stupefacenti, mancato utilizzo del casco, utilizzo di corsia vietata, utilizzo alla guida del cellulare**. La Direttiva non comporta alcuna armonizzazione dei codici stradali nazionali, ma costituisce uno strumento per identificare ed (eventualmente) sanzionare i trasgressori stranieri.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'obiettivo di medio periodo è quello di definire, attraverso la cooperazione tra gli Stati membri, una procedura che, attraverso la consultazione degli archivi informatici nazionali dei veicoli, permetta di risalire all'intestatario del veicolo che ha commesso una infrazione mentre circolava in un altro Stato membro potendo così inviargli una lettera di informazione in merito all'infrazione commessa che contiene tra l'altro l'entità pecuniaria della stessa.

L'obiettivo di lungo periodo è accrescere la sicurezza sulle strade rendendo possibile identificare coloro che commettono infrazioni al codice della strada quando circolano all'estero.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Per ciò che attiene agli indicatori, il grado di raggiungimento di tale obiettivo sarà verificato con riferimento alla percentuale di ammende pecuniarie che saranno effettivamente corrisposte rispetto al numero di infrazioni notificate. Inoltre, un altro indicatore sarà costituito dalla riduzione delle infrazioni commesse dai conducenti all'estero.

D) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono principalmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'Interno e gli organi di polizia di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante "Nuovo codice della strada".





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

L'intervento regolatorio non presenta alcun margine di discrezione e conseguentemente non si è avviata alcuna consultazione con le associazioni di categoria.

Si è, al contrario, consultato il Ministero dell'Interno al fine di individuare le procedure atte allo scambio dei dati relativi ai veicoli o numeri di targhe rubati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Dipartimento di pubblica sicurezza, accedendo con modalità telematiche ai relativi dati in possesso del Ministero dell'interno.

Si è, altresì, consultato il Garante per la protezione dei dati personali al fine di individuare nella Direzione Generale per la motorizzazione l'organo titolare di tutti i trattamenti di dati effettuati per le finalità in argomento, nonché i termini per la conservazione e cancellazione dei dati trattati, nonché la loro scadenza. Inoltre sono stati riconosciuti all'interessato i diritti di informazione, di accesso, di rettifica, cancellazione e blocco, di risarcimento del danno e di ricorso giurisdizionale.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO")

L'opzione zero lascerebbe in vita una normativa non armonizzata a livello comunitario che permetterebbe ai trasgressori stranieri di godere il più delle volte di ingiustificata impunità per l'impossibilità di attivare efficaci procedure sanzionatorie, determinando un *vulnus* nei confronti del principio della parità di trattamento dei cittadini comunitari e determinando un diffuso sentimento di ingiustizia. Infatti, anche se in materia di perseguimento delle infrazioni ai codici stradali nazionali esistono molteplici accordi bilaterali fra gli Stati Membri volti all'organizzazione del trasferimento di dati, questi risultano il più delle volte inefficaci, difettando di adeguati strumenti tecnici.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono state valutate opzioni alternative nel merito, in quanto l'intervento regolatorio è una trasposizione nella normativa nazionale delle norme imposte dalla direttiva 2011/82/UE e non lascia alcun margine di discrezionalità all'Amministrazione.

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione ed il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Il nuovo intervento regolatorio non determina svantaggi, ma, al contrario, modifica le vigenti disposizioni ed adempie a precisi obblighi comunitari. Il fine è quello di accrescere la sicurezza della circolazione stradale, rendendo possibile identificare i trasgressori che commettono infrazioni allorquando circolano con i propri veicoli in un altro stato membro della UE diverso da quello ove il veicolo è stato immatricolato, riducendo così il diffuso sentimento di ingiustizia che scaturisce dal mancato rispetto del principio della parità di trattamento dei cittadini comunitari.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Per quanto riguarda l'individuazione e la stima degli effetti sulle micro, piccole e medie imprese, si fa presente che tale sistema sanzionatorio colpirà anche il settore dell'autotrasporto delle merci, accrescendo ulteriormente la sicurezza stradale.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

Non sono previsti obblighi informativi a carico di cittadini ed imprese né, tantomeno, relativi costi amministrativi.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

L'intervento regolatorio ha una valenza di novità; tuttavia, le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico. Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

Azioni specifiche per la pubblicità e l'informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

Non sono previsti meccanismi di revisione dell'intervento regolatorio.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR.

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, anche con riferimento ai costi sostenuti ed apportando, qualora ne ravvisi la necessità e l'opportunità, le conseguenti modifiche normative.

Inoltre, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica di impatto regolatorio a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione i vantaggi che saranno scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica della percentuale di ammende pecuniarie effettivamente corrisposte rispetto al numero di infrazioni notificate ai conducenti domiciliati in Italia e la riduzione delle infrazioni commesse dai conducenti italiani che circolano all'estero.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Quanto sopra, anche alla luce di quanto disposto dall'art. 6 della direttiva 2011/82 che prevede che gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione preliminare entro il 7 novembre 2014; successivamente sarà trasmessa alla Commissione una relazione esaustiva entro il 6 maggio 2016, e in seguito ogni due anni. La relazione esaustiva deve indicare 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 deve includere 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.

SEZIONE 8 - RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI DI REGOLAZIONE EUROPEA

Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/82/UE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO IN MATERIA DI SCAMBIO TRANSFRONTALIERO DI INFORMAZIONI SULLE INFRAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALI

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

Il presente intervento concerne l'emanazione di un decreto legislativo, volto a recepire nel nostro ordinamento giuridico le disposizioni della direttiva 2011/82/UE.

L'obiettivo principale della schema di decreto legislativo in argomento e' quello di accrescere la sicurezza della circolazione stradale rendendo possibile l'identificazione dei trasgressori che commettono infrazioni quando circolano con il proprio veicolo in un altro Stato membro della UE diverso da quello ove il veicolo e' stato immatricolato.

Lo schema di decreto legislativo proposto è in coerenza con il programma di governo relativamente all'adempimento degli obblighi comunitari .

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- legge 6 agosto 2013 n. 96 (Legge di delegazione europea per il 2013);
- decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'atto in esame introduce per la prima volta disposizioni che permettono lo scambio di informazioni tra gli Stati membri in materia di infrazioni commesse al codice della strada con veicoli circolanti all'estero.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le disposizioni in esame dirette a rendere la normativa italiana perfettamente aderente con quella comunitaria, dettando disposizioni uniformi per l'intero territorio nazionale in coerenza con quanto disposto dall'articolo 117, comma 2, lettere e) ed h) della Costituzione.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.



- 6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

- 7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

- 8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

- 9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

- 10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario, ma si pone in linea con tale ordinamento, nascendo, appunto, dall'esigenza di recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva comunitarie n. 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

- 11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Al momento non vi sono procedure di infrazione aperte dalla Commissione Europea.

- 12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali. Per i motivi esposti al punto precedente si presenta, al contrario, obbligato in relazione all'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea.



- 13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

- 14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

- 15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

- 1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni normative. Le definizioni di cui all'art. 3 del testo normativo non sono innovative ed appartengono già all'ordinamento giuridico vigente.

- 2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento in esame introduce nuove disposizioni nell'ordinamento in un corpus organico in materia di scambio di informazioni sulle infrazioni alle regole della stradale; pertanto non abroga o sostituisce altre disposizioni vigenti.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti inserendosi coerentemente nell'ordinamento giuridico vigente.



- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non vi sono ulteriori deleghe aperte sul medesimo oggetto regolamentato.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

L'articolo 4, comma 7 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno, per stabilire le procedure per l'accesso da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri, in qualità di "punto di contatto nazionale", al sistema informativo del Ministero dell'interno per la consultazione dei dati concernenti i veicoli rubati.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Sono stati utilizzati dati statistici già in possesso dell'Amministrazione e, pertanto, non si è ravvisata la necessità di commissionarne ulteriori.

