

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2851

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**(LUNARDI)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

**(SCAJOLA)**

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

**(CASTELLI)**

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

**(TREMONTI)**

E CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI

**(LA LOGGIA)**

Modifiche alla legge 22 marzo 2001, n. 85, e disposizioni  
per la revisione del nuovo codice della strada

*Presentato il 12 giugno 2002*

ONOREVOLI DEPUTATI! — La legge 22 marzo 2001, n. 85, recante « Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada » è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 76 del 31 marzo 2001 ed è entrata in vigore il 15 aprile successivo.

La Commissione interministeriale incaricata di predisporre gli schemi dei decreti legislativi da sottoporre al parere delle Commissioni parlamentari è stata istituita con notevole ritardo (decreto Lavori pub-

blici-Trasporti n. 3029 del 10 maggio 2001) e si è riunita, per la prima volta, l'11 giugno 2001.

Le difficoltà legate al passaggio di legislatura, oltre ad incidere sull'inizio dell'attività, hanno rallentato i lavori al punto che la Commissione interministeriale ha consegnato un elaborato definitivo soltanto il 31 dicembre 2001.

Tale elaborato, comprensivo inizialmente di 150 articoli, è stato dapprima

ridotto ad 85 articoli e successivamente a 19 articoli.

Tale ultima versione, acquisito il parere delle Commissioni parlamentari, è stata approvata dal Consiglio dei ministri il 15 gennaio 2002 e pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 36 del 12 febbraio 2002 (decreto legislativo n. 9 del 2002).

L'articolo 19 del decreto legislativo su menzionato fissa al 1° gennaio 2003 l'entrata in vigore delle modifiche al codice della strada.

La riduzione dell'articolato originario del provvedimento da 150 a 19 articoli, dovuta alla necessità di ulteriori approfondimenti (in particolare, in relazione alle recenti modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione, incidenti sulla ripartizione tra i vari livelli di governo delle competenze legislative, regolamentari e amministrative nella materia che qui interessa), ha comportato la non piena attuazione della delega e la conseguente necessità di predisporre uno schema di disegno di legge (che è stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il giorno 11 gennaio ultimo scorso) in cui è stato previsto che il Governo possa avvalersi di un ulteriore arco di tempo, per definire il quadro oggetto di delega.

In tale schema di disegno di legge, inoltre, in coerenza con quanto sopra esposto, si è ritenuto necessario indicare espressamente tra i principi e i criteri direttivi del potere delegato quello che impone l'adeguamento della disciplina del nuovo codice della strada alle competenze regionali e degli enti locali come delineate dalla riforma dell'articolo 117 della Costituzione.

Con l'occasione si è ritenuto, altresì, necessario integrare i principi e criteri direttivi già recati dalla legge n. 85 del 2001, prevedendo che in sede di decreti delegati si proceda anche:

alla revisione del procedimento sanzionatorio, tenendo conto soprattutto delle pronunce della Corte costituzionale intervenute in materia di sanzioni amministrative, nonché delle modifiche legislative che

hanno rivisto le attribuzioni del giudice ordinario;

alla revisione dell'accertamento degli illeciti amministrativi e delle procedure di notificazione in armonia con i nuovi strumenti di controllo a distanza;

alla revisione dell'apparato sanzionatorio, prevedendo in particolare l'inasprimento delle sanzioni amministrative accessorie nei casi più gravi.

In un'ottica di tendenziale concezione del codice della strada come di un « codice di comportamento », si prevede, infine, la « delegificazione » della disciplina relativa alle materie della classificazione e delle caratteristiche costruttive dei veicoli, dell'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, dell'omologazione e di altre analoghe che per la loro natura prettamente tecnica meglio si prestano ad essere regolate con strumenti normativi di rango non legislativo.

Sullo schema è stato richiesto il parere della Conferenza unificata che si è espressa positivamente con proposte emendative nella seduta del 4 aprile 2002.

Tali proposte emendative sono state recepite nel presente disegno di legge.

In particolare, all'articolo 1, comma 1, il termine per l'esercizio della delega da parte del Governo è fissato al 31 dicembre 2002, al fine di consentire la contestuale entrata in vigore delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9. Il comma 2 prevede che il Governo, entro la stessa data, adotti il regolamento di attuazione integrale della delega.

Il comma 4 stabilisce che il testo delle modifiche sia predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa anche con la Conferenza unificata.

L'articolo 2 individua i principi e i criteri direttivi integrativi della legge delega n. 85 del 2001, ai quali il Governo dovrà attenersi.

Ai principi e ai criteri direttivi a suo tempo proposti dal Governo sono state

apportate le seguenti modifiche ed integrazioni.

Nel criterio indicato alla lettera *a)* del comma 1 dell'articolo 2, relativo all'adeguamento alle competenze regionali e degli enti locali, è stato aggiunto, oltre al riferimento all'articolo 117 della Costituzione, anche quello all'articolo 118.

Il criterio altresì indicato alla lettera *d)*, relativo alla revisione del sistema della tutela amministrativa e giurisdizionale, è stato modificato individuando ipotesi e modalità nelle quali i soggetti appartenenti agli enti locali possono essere delegati dal prefetto a ricevere, istruire e decidere ricorsi amministrativi per determinate fattispecie sanzionatorie.

Sono stati aggiunti, anche, alcuni criteri relativi a:

istituzione di un Comitato permanente in materia di circolazione stradale;

competenze degli ausiliari del traffico;

esercizio abusivo dell'attività di parcheggiatore o guardiamacchine;

pene pecuniarie e detentive per i reati di fuga e di omissione di soccorso a seguito di incidente stradale.

Infine, l'articolo 3 modifica l'articolo 126 del codice della strada rivedendo le sanzioni oggi previste in materia di guida con patente scaduta, dando così risposta ad una problematica fortemente sentita dall'opinione pubblica e da tutti gli operatori del settore.

Si omette di redigere la relazione tecnica nella considerazione che qualsiasi onere a carico dello Stato è escluso dall'articolo 7 della legge delega 22 marzo 2001, n. 85.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

## 1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto

*Analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulla legislazione vigente.*

Il provvedimento in esame dispone l'adeguamento della disciplina recata dal nuovo codice della strada alle competenze regionali ed agli enti locali come delineati dalla nuova riforma costituzionale, la revisione del procedimento sanzionatorio per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie previste dal nuovo codice della strada, la revisione del sistema della tutela amministrativa e giurisdizionale, eccetera, attraverso la modifica di norme vigenti.

*Analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente.*

L'iniziativa legislativa si è resa necessaria in relazione alle recenti modifiche introdotte al titolo V della parte seconda della Costituzione novellato, incidenti sulla ripartizione tra i vari livelli di governo delle competenze legislative, regolamentari e amministrative. Si è resa, inoltre, necessaria una revisione del procedimento sanzionatorio, avuto riguardo soprattutto delle pronunce della Corte costituzionale, della giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, del Consiglio di Stato, nonché della Corte di giustizia delle Comunità europee.

L'iniziativa intende conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale e di riduzione dei costi economici, sociali e ambientali.

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

Il disegno di legge autorizza il Governo all'emanazione di un regolamento per la disciplina, tra l'altro, della classificazione, delle caratteristiche costruttive, della omologazione e dei controlli di conformità dei veicoli nell'ottica dell'adeguamento alla normativa comunitaria e internazionale, oltre che della semplificazione delle procedure.

*Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.*

Una delle principali finalità del provvedimento all'esame è quella dell'adeguamento della disciplina del codice alle competenze regionali e degli enti locali, come delineate dalla riforma degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

## 2. Valutazione dell'impatto amministrativo

*Ricognizione degli obiettivi del provvedimento e analisi dei mezzi e dei tempi individuati per il loro perseguimento.*

Il provvedimento intende perseguire l'obiettivo della sicurezza delle persone nella circolazione stradale.

Tale obiettivo potrà essere conseguito a decorrere dalla data di entrata in vigore delle norme proposte.

*Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative e del coordinamento di quelle esistenti.*

È prevista l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un Comitato permanente in materia di circolazione stradale, costituito dai competenti organi dello Stato, nonché dalle regioni, dalle province e dai comuni.

*Verifica dell'esistenza a carico dei cittadini e delle imprese di oneri finanziari, organizzativi ed adempimenti burocratici.*

L'approvazione del provvedimento non comporta alcun onere a carico dei cittadini o delle imprese, ma anzi tende ad una semplificazione e ad una accelerazione delle procedure amministrative.

## 3. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo

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

Non si rilevano nel testo definizioni normative che non siano già utilizzate nell'ordinamento.

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

I riferimenti normativi citati nel provvedimento risultano corretti anche con riguardo alla loro esatta individuazione.

*Individuazione di effetti abrogativi di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Il provvedimento comporta effetti abrogativi nei confronti di vari articoli.

## ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Il disegno di legge riprende gli stessi criteri della legge delega 22 marzo 2001, n. 85, apportando alcune modifiche ed integrazioni.

Il primo criterio direttivo della delega, all'articolo 2, comma 1, lettera *a*), recita: « coordinare e armonizzare il nuovo codice della strada con le altre norme legislative e con le norme comunitarie comunque rilevanti in materia, nonché con le norme derivanti dagli accordi internazionali stipulati dall'Italia ».

L'esigenza giuridica cui l'intervento risponde si identifica nella necessità di integrazione ed armonizzazione con tutte le convenzioni internazionali e con le direttive comunitarie intervenute numerose nel periodo successivo alla data di entrata in vigore dell'attuale codice della strada, nell'apprezzabile intento di concorrere ad una disciplina della materia di cui trattasi il più possibile uniforme tra gli Stati membri.

Con i nuovi criteri di delega aggiunti con l'articolo 2 del disegno di legge, è previsto anche l'adeguamento della disciplina recata dal nuovo codice della strada alle competenze regionali e degli enti locali, come delineate dalla nuova formulazione degli articoli 117 e 118 della Costituzione, nonché alla sua armonizzazione e adeguamento alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia delle Comunità europee e alla consolidata giurisprudenza della Corte di cassazione e del Consiglio di Stato.

Si è inteso dare risposta all'esigenza di un intervento normativo che riguardi i profili essenziali della riforma del codice, finalizzato alla tutela della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello della qualità della vita dei cittadini, anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

L'intervento normativo in questione non presenta elementi di criticità, ma anzi tende ad una semplificazione ed accelerazione delle procedure di cui l'amministrazione della cosa pubblica non potrà che giovare.

## DISEGNO DI LEGGE

## ART. 1.

*(Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada).*

1. Le deleghe al Governo di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 22 marzo 2001, n. 85, sono rinnovate fino al 31 dicembre 2002 e sono esercitate in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2, comma 1, della presente legge e con le procedure di cui agli articoli 1 e 5 della citata legge n. 85 del 2001, come modificati dal presente articolo.

2. Entro il 31 dicembre 2002, il Governo adotta, altresì, il regolamento di cui all'articolo 4 della legge 22 marzo 2001, n. 85.

3. Entro il 15 aprile 2004, il Governo può adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1, con le medesime procedure ivi previste e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2, comma 1, della presente legge.

4. All'articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85, dopo le parole: « con gli altri Ministri interessati » sono inserite le seguenti: « , nonché d'intesa con la Conferenza unificata ».

5. All'articolo 5 della legge 22 marzo 2001, n. 85, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui all'articolo 1 alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari ».

## ART. 2.

*(Principi e criteri direttivi).*

1. Nell'esercizio delle deleghe di cui all'articolo 1, comma 1, il Governo si



attiene ai princìpi e criteri direttivi contenuti nell'articolo 2 della legge 22 marzo 2001, n. 85, nonché ai seguenti, ulteriori, princìpi e criteri direttivi:

a) adeguamento della disciplina recata dal nuovo codice della strada alle competenze regionali e degli enti locali delineate dagli articoli 117 e 118 della Costituzione, come modificati dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

b) revisione del procedimento sanzionatorio per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie previste dal nuovo codice della strada, in particolare armonizzandolo e adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia delle Comunità europee ed alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione e del Consiglio di Stato;

c) revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi di cui al titolo VI del nuovo codice della strada, disciplinando, in particolare, le procedure di notificazione, in armonia con i nuovi strumenti di controllo a distanza che non consentono la contestazione immediata, e il regime delle spese di accertamento;

d) revisione del sistema della tutela amministrativa e giurisdizionale, coordinandone i rimedi, individuando ipotesi e modalità in cui i soggetti, appartenenti agli enti locali, possono essere delegati dal prefetto a ricevere, istruire e decidere i ricorsi amministrativi in materia di disciplina della fermata e della sosta, degli accessi dei veicoli nelle zone a traffico limitato e nelle aree pedonali e prevedendo che, nei casi in cui i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie non sono devoluti allo Stato, l'ente cui appartiene l'organo accertatore della violazione sta in giudizio avvalendosi del proprio personale, appositamente delegato;

e) revisione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle san-

zioni in ragione dei principi di ragionevolezza, proporzionalità, adeguatezza, e di non discriminazione in ambito comunitario;

f) previsione, in particolare, dell'inasprimento delle sanzioni amministrative accessorie, nel caso in cui dalle violazioni alle norme del nuovo codice della strada derivino lesioni gravi, gravissime o la morte della persona;

g) previsione, nella disciplina della patente a punti, di una decurtazione del punteggio in misura ridotta rispetto al sistema ordinario, per le violazioni commesse nell'esercizio dell'attività professionale dai soggetti che svolgono attività di autotrasporto di cose e di persone;

h) istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Comitato permanente in materia di circolazione stradale, costituito dai competenti organi dello Stato, nonché dalle regioni, dalle province e dai comuni;

i) previsione del coordinamento delle vigenti disposizioni riguardanti gli ausiliari del traffico, previsti dall'articolo 17, commi 132 e 133, della legge 15 maggio 1997, n. 127, e dall'articolo 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, prevedendo che la loro competenza, relativa alla disciplina della sosta, sia estesa alle strade o ai tratti di strada su cui insistono le aree in concessione;

l) previsione di apposite sanzioni, pecuniarie e accessorie, nei confronti di coloro che esercitano abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine;

m) revisione delle pene pecuniarie e detentive per i reati di fuga e di omissione di soccorso a seguito di incidente stradale, attribuendo la competenza al tribunale.

2. Il Governo è autorizzato alla emanazione di un regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina della classificazione, delle caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, dell'accertamento dei

requisiti di idoneità alla circolazione, dell'omologazione e dei controlli di conformità dei veicoli, tenendo conto dei seguenti principi:

a) adeguamento alla normativa comunitaria e internazionale;

b) semplificazione delle procedure.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 2 sono abrogati gli articoli: 46, 47, 48, 49, 50, 51, comma 1, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 63, commi da 1 a 4, 64, commi 1 e 2, 65, commi 1 e 2, 66, commi da 1 a 4, 68, commi da 1 a 5, 69, 71, commi da 1 a 5, 72, commi da 1 a 12, 73, commi 1 e 2, 74, commi da 1 a 5, 75, 76, commi da 1 a 7, 77, commi 1, 2 e 4, 78, commi 1 e 2, 105, commi da 1 a 3, 106, 107, 109, commi da 1 a 3, 112, commi da 1 a 3, del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### ART. 3.

*(Modifiche all'articolo 126  
del nuovo codice della strada).*

1. All'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il secondo e terzo periodo sono sostituiti dal seguente: « Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI ».

#### ART. 4.

*(Norma finale).*

1. Dalle disposizioni della presente legge non derivano oneri a carico del bilancio dello Stato.

€ 0,26



\*14PDL0029490\*