

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 378

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore MAZZARELLO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MAGGIO 2006

Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e
di confisca dei ciclomotori

ONOREVOLI SENATORI. - La presente proposta è volta a risolvere due problemi particolarmente sentiti dagli automobilisti e dai proprietari dei veicoli a due ruote. Il primo riguarda la decurtazione dei punti della patente a seguito di violazioni del limite di velocità accertate con il sistema *autovelox* senza che l'agente accertatore abbia provveduto all'identificazione del guidatore.

Il secondo riguarda la confisca dei ciclomotori o di motoveicoli. Si tratta di una norma che si presta a diversi rilievi anche di carattere costituzionale, che è bene rivedere. Su entrambi gli argomenti le Camere hanno prodotto un lungo lavoro di approfondimento nel corso della XIV legislatura in particolare, la Camera dei deputati ha approvato, in seconda lettura, il testo del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti che però poi il Governo fece poi decadere.

La presente proposta si compone di due articoli.

L'articolo 1 modifica l'articolo 126-*bis* del Codice della strada. Com'è noto, a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 126-*bis* - introdotto dall'articolo 7 decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e modificato dall'articolo 7, comma 3, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella legge 1° agosto 2003, n. 214 - si è determinato un forte incremento dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, avverso quei provvedimenti con i quali, giusto il disposto del comma 2 dell'articolo in commento, l'organo da cui dipende l'agente accertatore aveva provveduto a comunicare l'avvenuta decurtazione di punteggio dalla patente del proprietario del veicolo, qualora

non fosse stato identificato il conducente responsabile della violazione.

La situazione di tale contenzioso si è aggravata, anche con riferimento ai prevedibili sfavorevoli esiti processuali, a seguito della pronuncia della Corte costituzionale (sentenza n. 27 del 24 gennaio 2005), con la quale è stata accolta la questione di legittimità costituzionale sollevata da alcuni giudici di pace in relazione all'articolo 126-*bis*, comma 2, nella parte in cui dispone il suddetto «automatismo» sanzionatorio in capo del proprietario del veicolo.

Si è determinato pertanto un vuoto normativo nel sistema codicistico in parte *de qua* ed al contempo la necessità di un urgente intervento del legislatore, al fine di risolvere le problematiche connesse con l'intervento della citata sentenza sul contenzioso ancora pendente.

Pertanto, con il testo proposto si modifica il quarto periodo del secondo comma dell'articolo 126-*bis* del Codice della strada, nel senso di prevedere quale precetto generale che la comunicazione relativa alla decurtazione del punteggio dalla patente, a seguito di violazione di norme del codice così sanzionate, debba essere effettuata a carico del conducente.

Qualora poi, non sia possibile la identificazione di quest'ultimo, è posto in capo al proprietario del veicolo l'obbligo di fornire all'organo di polizia che procede, entro 60 giorni, i dati personali e della patente; la violazione di tale obbligo, senza giustificato motivo, è sanzionata con il pagamento di una somma da euro 250,00 a euro 1.000,00.

Con il secondo comma si è introdotta una disciplina transitoria, finalizzata a sanare le decurtazioni di punteggio già operate in forza del dettato normativo dell'articolo

126-bis, comma 2, dichiarato poi incostituzionale.

È disciplinata pertanto la riattribuzione del punteggio all'avente diritto attraverso un meccanismo d'ufficio ad opera dell'organo di polizia da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione, che si articola in verifica e comunicazione in via telematica al Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri.

Logicamente, fatti salvi gli effetti degli esami di revisione già sostenuti, sono dichiarati inefficaci i provvedimenti con i quali è stata disposta la revisione della patente di guida a seguito di perdita totale del punteggio derivata da decurtazioni «illegittime».

L'adottanda disciplina in materia *de qua*, oltre a non comportare alcun onere aggiuntivo per lo Stato, procura invece un considerevole risparmio sia in termini di costi diretti (si pensi ad esempio alle spese di giudizio cui sarebbe inevitabilmente condannata l'amministrazione nei giudizi pendenti, stante la suddetta intervenuta declaratoria di illegittimità), sia in termini di impiego di risorse umane e strumentali, atteso che verranno ad essere dichiarati estinti per cessazione della materia del contendere a causa di sopravvenuta normativa tutti i ricorsi attualmente pendenti.

Nell'ambito del secondo comma, al fine di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e dei rispettivi erogatori, si prevede che siano registrati i dati relativi alle riattribuzioni dei punti, delle patenti, nonché di tutti i soggetti abilitati ad espletare i suddetti corsi, gli esiti dei provvedimenti di revisione della patente nell'ipotesi di perdita totale del punteggio e i dati dei relativi accertatori.

Prevede infine che qualora il titolare della patente incorra per due volte nella perdita totale del punteggio, lo stesso debba frequentare un corso di cui al comma 4 dell'articolo 126-bis del Codice della strada prima di accedere all'esame di revisione.

La disposizione in commento espressamente esclude oneri aggiuntivi a carico dello

Stato, atteso che le attività da essa disciplinate verrebbero ad essere espletate attraverso gli attuali canali telematici già operanti presso il CED del Dipartimento per i trasporti terrestri.

L'articolo 2 reca norme di modifica delle disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori, specificatamente gli articoli 97, comma 2-*sexies*, 170, 171, 213 e 214 del Codice della strada. Il testo proposto riproduce integralmente il testo del decreto-legge n. 184 del 2005 risultato poi decaduto.

La proposta di modifica in parola è finalizzata a limitare la fattispecie sanzionate con la confisca del ciclomotore o motoveicolo alla sola ipotesi che i veicoli in parola siano stati utilizzati per commettere reati.

Invero, la vigente prescrizione della confisca - quale immediata sanzione amministrativa accessoria per violazione delle norme di comportamento di cui all'articolo 169, commi 2 e 7, in materia di trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore, di cui all'articolo 170, commi 1 e 2, in materia di trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore a due ruote, ed all'articolo 171, comma 1, in materia di uso dal casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote - appare sanzione di gravità non commisurata a quella delle violazioni per le quali è prescritta.

In particolare, con riferimento alle prescrizioni di cui all'articolo 169, si è ritenuto che il richiamo alle stesse fosse in materia *de qua* pleonastico, in quanto esse si pongono in rapporto di *genus a species* rispetto a quelle più specifiche dell'articolo 170, precipuamente dettate per i veicoli a motore a due ruote.

Quanto poi alle prescrizioni di cui ai citati articoli 170 e 171, come detto, si è ritenuto che la previsione della sanzione amministrativa accessoria della confisca, sin dalla prima infrazione, implicasse profili di illegittimità costituzionale soprattutto con riferimento alla sproporzione tra la gravità della violazione commessa e la gravità della sanzione.

Numerose del resto sono state le questioni incidentali di legittimità costituzionale sollevate dai giudici di pace, in sede di ricorso avverso il provvedimento amministrativo adottato a norma dell'articolo 213, comma 2-*sexies*, del Codice della strada.

Altrettanto numerose sono state le proteste pervenute da utenti di veicoli a due ruote, anche stranieri, avverso tale norma che è comunemente sentita come illegittimamente «espropriativa» della proprietà privata.

In particolare, con riferimento alle prescrizioni di cui ai citati articoli 170 e 171, l'Amministrazione del Ministero dei trasporti ha ritenuto di condividere che la previsione della sanzione amministrativa accessoria della confisca implichi profili di illegittimità costituzionale con riferimento ai seguenti principi costituzionali:

a) diritto fondamentale alla proprietà privata come garantito dall'articolo 42 della Costituzione, sia in quanto il proprietario è chiamato a sostenere le spese di custodia, senza limite di tempo, di un bene rispetto al quale, con il sequestro prodromico alla confisca, ha perso la legittimazione attiva, sia in quanto si priva della titolarità del bene un soggetto (il proprietario) anche nel caso sia estraneo alla condotta sanzionata;

b) principio di eguaglianza di tutti i cittadini dinanzi alla legge garantito dall'articolo 3 della Costituzione, in quanto il valore della confisca, a fronte delle medesime violazioni, finisce con l'avere contenuti economici diversi in ragione del diverso valore del bene confiscato;

c) ancora di eguaglianza e di inviolabilità dei diritti fondamentali, come garantiti dagli articoli 2 e 3 della Costituzione, in quanto la violazione di norme di condotta per automobilisti e pedoni, egualmente preordinate alla finalità di salvaguardia della vita umana, non prevedono sanzioni accessorie pari o analoghe alla confisca in parola;

d) diritto alla difesa in ogni stato e grado del processo e diritto ad un giudice

terzo ed imparziale, *ex* articoli 24 e 11 della Costituzione, in quanto la disposizione in parola sottrae a qualsiasi giudice terzo la possibilità di comminare una sanzione amministrativa diversa dalla confisca, ponendo le parti processuali in condizione di disparità.

Pertanto, alla luce di tali considerazioni si è ritenuto di riformulare l'articolo 213, comma 2 *sexies*, nel senso su esposto ed al contempo di inasprire le sanzioni di cui ai più volte citati articoli 170, commi 1 e 2, e 171, comma 2, del Codice della strada: il fermo amministrativo del veicolo attualmente disposto rispettivamente dai commi 7 e 3 di tali articoli è stato portato da trenta a novanta giorni.

Tale sanzione amministrativa accessoria appare comunque idonea a disincentivare comportamenti non conformi alle prescrizioni codicistiche, senza peraltro incorrere nei summenzionati profili di dubbia costituzionalità.

Inoltre, nei medesimi commi 7 dell'articolo 170 e 3 dell'articolo 171 è stata introdotta la sanzione del fermo amministrativo del veicolo per centoventi giorni nelle ipotesi di recidiva delle relative prescrizioni comportamentali nel biennio.

Nella proposta modifica normativa, infine, si è provveduto a modificare l'articolo 97, sia per renderlo coerente con le emanate disposizioni in materia di targatura dei ciclomotori, sia per allinearle alla suesposta modifica del sistema sanzionatorio per le ipotesi di violazione di norme comportamentali alla guida di veicoli a motore a due ruote.

Preliminarmente si è resa necessaria una modifica del comma 7 dell'articolo 97, il quale attualmente recita: «Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

Tale precetto, era stato introdotto a seguito dell'emanazione del decreto legislativo n. 9

del 2002 come modificato dalla legge 17 agosto 2005, n. 168, il quale dettava una nuova disciplina per l'immissione in circolazione dei ciclomotori, nel senso di prevedere che essi siano dotati di una targa e di un certificato di circolazione che contiene i dati tecnici del veicolo, il numero della targa e i dati dell'intestatario, cioè di colui che al momento dell'immatricolazione si dichiara proprietario.

Al fine di dare attuazione a tali disposizioni è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 2006, n. 153, recante modifiche agli articoli 248, 249, 250, 251 e 252, nonché agli allegati al Titolo III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada.

In particolare, per quel che qui rileva, l'articolo 9 del provvedimento in parola detta una disposizione transitoria finalizzata a far salva la possibilità, per chi ne abbia interesse, di richiedere, a proprie spese, il rilascio di una nuova targa e del certificato di circolazione del ciclomotore già immesso in circolazione alla data di entrata in vigore del medesimo provvedimento.

In definitiva, pertanto, l'obbligo di conseguire la nuova targa e il certificato di circolazione sussisterà solo per i ciclomotori immessi in circolazione da tale data e non esiste al contrario, alcuna prescrizione impositiva in tal senso per coloro che siano proprietari di ciclomotori già in circolazione.

Conseguentemente la prescrizione del comma 7 dell'articolo 97, va modificata nel

senso di sanzionare soltanto coloro che, essendo tenuti a richiedere il certificato di circolazione ai sensi della su esposta emananda normativa, ne siano sprovvisti.

La seconda modifica apportata all'articolo 97 in commento, interviene sul comma 14 nella parte in cui prevedeva la confisca del ciclomotore in danno di colui che circoli con un ciclomotore non rispondente ad una o più caratteristiche o prescrizioni indicate nell'articolo 52 o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dallo stesso articolo 52: in sostituzione della confisca, è stato introdotto il fermo amministrativo di novanta giorni, che diventano centoventi nell'ipotesi di recidiva nel biennio, a similitudine di quanto disposto nella nuova formulazione degli articoli 170 e 171.

Per completezza espositiva si fa presente che resta confermata la sanzione amministrativa accessoria della confisca del ciclomotore per le ipotesi di violazione delle disposizioni di cui ai commi 5 e 7 dello stesso articolo 97 e che nell'ultimo periodo del medesimo articolo si è ritenuto opportuno indicare nel biennio il lasso temporale rilevante per la comminazione della sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo per l'ipotesi di recidiva delle violazioni delle prescrizioni dettate dai commi 8 e 9.

Considerata l'attesa di tanti cittadini, l'esigenza di snellire le pratiche ed evitare crescenti contenziosi nonché la doverosa attuazione della sentenza della Corte costituzionale citata, si auspica il rapido e positivo esame del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Disposizioni in materia di patente a punti)

1. All'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, primo periodo, le parole «entro trenta» sono sostituite dalle seguenti «entro il termine perentorio di sessanta»; al medesimo periodo sono aggiunte, in fine, le parole: «; il decorso di tale termine senza che la notizia sia stata ancora data preclude la decurtazione.», il quarto periodo è sostituito dal seguente: «La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questo, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, deve fornire all'organo di polizia che procede, entro 60 giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione.»; il sesto periodo è sostituito dal seguente: «Il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, sia esso persona fisica o giuridica, che omette, senza giustificato e documentato motivo, di fornirli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250,00 a euro 1.000,00.»;

b) al comma 4, primo periodo, le parole «e purché il punteggio non sia esaurito» sono sostituite dalle seguenti: «, purché il punteggio non sia esaurito e, nel caso la violazione non sia stata impugnata, non siano trascorsi più di sei mesi dall'accertamento della stessa.»;

2. Qualora non sia stato identificato il conducente responsabile della violazione, il punteggio decurtato dalla patente di guida del proprietario del veicolo, ai sensi dell'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo n. 285, 30 aprile 1992, come modificato dall'articolo 1 della presente legge, è riattribuito al titolare della patente medesima, previa verifica e comunicazione in via telematica al CED del Dipartimento per i trasporti terrestri da parte dell'organo di polizia alle cui dipendenze opera l'agente accertatore. La riattribuzione è effettuata d'ufficio. Allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e l'efficacia dei rispettivi erogatori, nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, sono registrati i dati relativi alle altre riattribuzioni dei punti e delle patenti, comprendendovi anche le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per le medesime finalità sono altresì registrati gli accertamenti di cui al comma 6 dello stesso articolo 126-*bis*, ed i relativi accertatori. Nell'ipotesi di recidiva della perdita totale del punteggio, il titolare della patente, prima di sottoporsi alla revisione, deve frequentare un corso erogato da uno dei soggetti di cui al comma 4 del medesimo articolo 126-*bis*. Fatti salvi gli effetti degli esami di revisione già sostenuti, perdono efficacia i provvedimenti di cui al comma 6 del citato articolo 126-*bis*, adottati a seguito di perdita totale del punteggio, cui abbia contribuito la decurtazione dei punti da riattribuirsi a norma del presente comma».

Art. 2.

*(Disposizioni in materia di confisca
dei ciclomotori)*

1. All'articolo 97, comma 14, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche: a) nel primo

periodo, le parole «dai commi 5, 6 e 7» sono sostituite dalle seguenti: «dai commi 5 e 7»; nel secondo periodo le parole «dai commi 5 e 6» sono sostituite dalle seguenti: «dal comma 5»; nell'ultimo periodo le parole «Alle violazioni previste dai commi 8 e 9» sono sostituite dalle seguenti: «Alle violazioni previste dai commi 6, 8 e 9» e le parole: «di un mese» sono sostituite dalle seguenti. «di novanta giorni».

2. All'articolo 170, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 il comma 7 è sostituito dal seguente: «7. Alle violazioni previste dai commi 1 e 2, oltre la sanzione pecuniaria amministrativa, consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, ai sensi del Capo I, Sez.II, del Titolo VI».

3. All'articolo 171, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-*bis*, dopo la lettera b) sono aggiunte le seguenti:

«b-*bis*) di ciclomotori con motore elettrico di potenza massima di 1 Kw con velocità massima di costruzione di 21 Km/h;

b-*ter*) di quadricicli con motore elettrico di potenza massima di 1,5 Kw con velocità massima di costruzione di 21 km/h.»;

b) al comma 3, le parole: «trenta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «novanta giorni».

4. All'articolo 169, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, infine il seguente periodo: «Se la violazione è commessa con motoveicoli, alla sanzione pecuniaria amministrativa consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, ai sensi del Capo I, Sezione II, del Titolo VI».

5. All'articolo 213, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: «depositare il veicolo» sono inserite

le seguenti: «, nell'ambito della provincia in cui è avvenuto l'accertamento,»;

b) al comma 2-*bis*, il terzo periodo è soppresso;

c) il comma 2-*sexies* è sostituito dal seguente:

«2-*sexies*. È sempre disposta la confisca in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motociclo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che il reato sia stato commesso da un detentore minorenni. A cura dell'Autorità di polizia il ciclomotore o il motociclo sottoposto a sequestro amministrativo deve essere rimosso e trasportato in un luogo di deposito individuato ai sensi dell'articolo 214-*bis*, ponendo a carico del proprietario le spese di trasporto e di custodia. Si applicano le disposizioni del comma 2-*quinqüies*.»;

d) al comma 7, dopo la parola: «annotazione» sono inserite: «, senza oneri ed emolumenti,».

6. All'articolo 214, comma 1-*ter*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, infine, il seguente periodo: «Quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170, comma 2, e 171, per il fermo amministrativo del veicolo è disposto per centottanta giorni».

7. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, i provvedimenti, di sequestro o di confisca di ciclomotori o di motoveicoli già disposti, quali sanzioni amministrative accessorie, per le violazioni di cui agli articoli 97, comma 14, 169, commi 2 e 7, e 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai sensi del comma 2-*sexies* dell'articolo 213 del medesimo decreto legislativo, sono convertiti in provvedimenti di fermo amministrativo ai sensi dei commi da 1 a 5 del presente articolo.

