

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1588

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(LUPI)

Delega al Governo per la riforma del codice della strada

Presentato il 17 settembre 2013

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il testo vigente del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, successivamente oggetto di numerosi parziali interventi modificativi, consta di sette titoli per 230 articoli, oltre 10 articoli di disposizioni abrogative e transitorie.

Nato nel 1992 sulle ceneri del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, esso in parte ne ripropone la filosofia, appunto, di « testo unico », votato alla disciplina di ogni profilo attinente alla circolazione stradale nella sua accezione più ampia.

Nello stesso trovano, pertanto, disciplina non solo, doverosamente, i principi generali, le prescrizioni comportamentali e le sanzioni, ma anche una lunga serie di materie che — ora perché di eccessivo

dettaglio, ora perché non più di esclusiva competenza statale, ora perché disciplinate dalla normativa armonizzata dell'Unione europea o da accordi internazionali, ora, infine, perché squisitamente tecniche — costituiscono un insieme di disposizioni non sempre attualizzato e, comunque, « rigido » e complesso. Infatti, per un verso, l'adeguamento della normativa in esso contenuta richiede sempre un procedimento di legge ordinaria; per un altro, il testo risulta di difficile lettura per coloro che non siano specialisti della materia.

Lo scopo del presente disegno di legge di delegazione legislativa è, dunque, quello di perseguire gli scopi della sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice « breve », ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la

chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche ad una maggiore effettività degli istituti sanzionatori.

In linea con tale ispirazione, i principi e criteri direttivi di delega, di cui al comma 1 dell'articolo 2, prevedono pertanto:

a) di riorganizzare i contenuti del codice della strada in coerenza con le mutate competenze dei vari soggetti istituzionali (si considerino ad esempio le intervenute modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione e tutta l'attività di conferimento di materie già di competenza statale alle regioni, alle province e agli enti locali), nonché con le disposizioni che in materia sono state introdotte da altra normativa, sia essa nazionale, dell'Unione europea o internazionale;

b) di delegificare l'attività di recepimento della normativa dell'Unione europea, che — per quanto attiene a conducenti, documenti di circolazione, omologazione e allestimento dei veicoli, revisioni, scambio di informazioni tra Stati membri, eccetera — richiede procedure celeri e tempestive non compatibili con quelle necessarie per la modifica di norme primarie;

c) di rivedere la disciplina sanzionatoria, anche con riferimento alle materie delegificate, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione (soddisfacendo, in tal senso, i continui richiami della Corte di giustizia dell'Unione europea), a tal fine prevedendo anche la possibilità di modificare l'entità delle sanzioni. In questo ambito si intende semplificare i procedimenti connessi alla contestazione e alla notificazione delle violazioni (con particolare riferimento all'utilizzo di sistemi di rilevazione a distanza) e all'irrogazione delle sanzioni (ad esempio confermando la possibilità di utilizzare, su strada, sistemi di pagamento con moneta elettronica, ora prevista dalle norme introdotte con l'articolo 20 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98). Particolare attenzione è poi dedicata all'esigenza di

armonizzare il procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie ad illeciti penali, previste dal codice della strada, con quello, di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria, relativo alle pene previste dal codice penale in materia di delitti contro la persona commessi in occasione della circolazione stradale;

d) di rendere applicabili anche ai conducenti minorenni gli istituti che incidono sul titolo abilitativo alla guida (decurtazione del punteggio, ritiro, sospensione e revoca), anche in deroga ai principi stabiliti dalla legge n. 689 del 1981 (alla quale l'attuale codice della strada si conforma, salvo quanto espressamente dispone in deroga);

e) di rivedere la disciplina in materia di ricorso al prefetto e di ricorso giurisdizionale avverso i verbali di accertamento delle violazioni di norme comportamentali del codice della strada (l'opportunità di coordinarne i rimedi si palesa di tutta evidenza ove si consideri che, ad esempio, il prefetto non può — in caso di rigetto del ricorso — infliggere una pena inferiore al doppio del minimo edittale, mentre resta fermo il principio del libero convincimento per il giudice);

f) di definire i criteri minimi per la circolazione per veicoli atipici e per la classificazione, tra questi, dei veicoli di interesse storico e collezionistico: si intende introdurre nel testo dell'emanando codice criteri minimi utili per definire le condizioni in ragione delle quali possono essere ammessi alla circolazione veicoli (anche futuri) non previsti dalle classificazioni internazionali (ad esempio *segway*); corrispondendo, poi, ad un'esigenza rappresentata nelle precedenti legislature — e con ciò innovando rispetto al testo vigente — si assimilano ai veicoli atipici i veicoli di interesse storico e collezionistico, anche al fine di promuoverne la valorizzazione e la tutela;

g) di introdurre disposizioni atte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici applicati ai trasporti, ai fini

della sicurezza della circolazione e in una prospettiva di semplificazione delle procedure per l'accertamento delle violazioni;

h) di adottare misure di tutela dell'utenza debole sulle strade, in particolare prevedendo sistemi di maggiore tutela e visibilità notturna per i ciclisti;

i) di prevedere apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare;

l) di attribuire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;

m) di semplificare le procedure che disciplinano la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, in una prospettiva di alleggerimento degli adempimenti richiesti all'utente.

Con le disposizioni contenute nel comma 2 dell'articolo 2 si interviene, secondo criteri di semplificazione delle procedure e di dematerializzazione della relativa documentazione, al fine di delegificare, tra l'altro, la normativa riguardante:

a) le caratteristiche dei veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità;

b) l'aggiornamento della segnaletica stradale in conformità alle norme internazionali in materia, nonché l'organizzazione della circolazione;

c) la classificazione, la destinazione, le caratteristiche costruttive di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, dell'omologazione e dei controlli di conformità; la classificazione e l'impiego

dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti; i procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici (ai quali è attualmente dedicata la maggior parte del titolo III del codice della strada);

d) la classificazione e l'impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riguardo alle macchine agricole e operatrici, anche in riferimento alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, nonché la disciplina della loro circolazione su strada; il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dalle direttive europee in materia di macchine;

e) i procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

f) la disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale.

Il comma 3 dell'articolo 2 demanda a un regolamento, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 1 della legge n. 400 del 1988, il coordinamento del vigente regolamento di esecuzione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, con le nuove disposizioni adottate in forza della delega legislativa, mentre il comma 4 rimette a decreti dirigenziali la competenza per l'adozione delle istruzioni tecniche riguardanti le modalità di semplificazione delle procedure e di dematerializzazione della relativa documentazione.

Pertanto, a conclusione del procedimento così delineato, l'emanando codice consterebbe di alcune disposizioni generali e delle sole norme relative ai conducenti, alle prescrizioni comportamentali e alle relative sanzioni: un testo breve, appunto, quasi dimezzato, comprensibile per tutti e non meno efficace dell'attuale sotto il profilo della certezza del diritto e della tutela della sicurezza della circolazione stradale.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni).

La finalità del proposto disegno di legge di delegazione legislativa è quella di perseguire gli scopi della sicurezza della circolazione stradale attraverso la redazione di un codice «breve», ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche ad una maggiore effettività degli istituti sanzionatori. Il disegno di legge introduce a questo fine disposizioni di delega di carattere ordinamentale, che non determinano riflessi sulla finanza pubblica. Comunque, l'articolo 3 del provvedimento reca la rituale clausola di invarianza finanziaria, con l'espressa previsione che dallo stesso non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che l'amministrazione provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In relazione all'articolo 2, comma 1, lettera g), si chiarisce che il criterio direttivo di delega si articola in due momenti: introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione di sistemi telematici e, successivamente, installazione degli stessi.

Sotto il primo profilo, dunque, si tratta di un'attività squisitamente normativa, che consiste nell'arricchire il ventaglio di ipotesi nelle quali, in deroga all'obbligo di contestazione immediata della violazione, può procedersi alla contestazione a seguito di accertamento a distanza (si confronti l'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992). Il legislatore delegato dovrà, dunque, articolare in maniera puntuale tale casistica: potrà così prevedere per talune ipotesi l'ampliamento del confronto tra i dati già acquisiti dagli attuali dispositivi e quelli a disposizione della banca dati del Centro elaborazione dati (CED) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ad esempio, acquisito il numero di targa del veicolo, potrà consentire di verificare l'assolvimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile o di revisione periodica), per altre ipotesi invece prevedere l'omologazione di diverse e ulteriori apparecchiature, in grado di acquisire dati diversi (ad esempio, massa e dimensioni dei veicoli o conformità alle prescrizioni di circolazione delle merci pericolose), parimenti da confrontare con quelli esistenti nelle banche di dati del CED ovvero di altri enti e organismi pubblici competenti.

Apprestato lo strumento giuridico, verrà in rilievo il secondo profilo, ossia l'installazione dei suddetti apparati: in tal caso — in esatta analogia con quanto oggi accade, ad esempio, per i congegni *autovelox* e *tutor* o per i sistemi di rilevazione dell'accesso a zone a traffico limitato — la valutazione della possibilità e convenienza sarà rimessa agli enti proprietari delle strade, i quali, ai sensi dell'articolo 208, commi 1, secondo periodo, e 4, del codice della strada, sono già

attualmente destinatari dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti dall'accertamento delle sanzioni, che, in quota parte, devono essere destinati anche a tal fine.

Con riguardo a tale specifico criterio di delega, si rappresenta che già gli esistenti sistemi di rilevazione a distanza presuppongono l'incrocio dei dati rilevati dalle apparecchiature con quelli archiviati presso il CED: di tutta la gran mole di dati che vanno a costituire « le vicende tecniche e giuridiche » di cui all'articolo 226, comma 6, del codice della strada, attualmente, solo alcuni sono utilizzabili per la contestazione a distanza. Pertanto, l'attuazione di tale criterio di delega può — per le esposte ragioni — risolversi nella valorizzazione, ai predetti fini della contestazione a distanza, di tutti gli altri dati già presenti (assicurazione obbligatoria, revisioni, massa massima consentita), la cui utilizzazione oggi non è possibile ai sensi del citato articolo 201 del codice della strada.

Con riferimento ad altri dati, quali ad esempio quelli utili a verificare la circolazione in conformità alle disposizioni in materia di merci pericolose, deve rappresentarsi come alla banca di dati del CED, nel corso degli anni, siano state assegnate specifiche competenze (ulteriori rispetto a quelle previste dal codice della strada), in una prospettiva di progressivo alleggerimento e semplificazione dei procedimenti: attività alle quali si è sempre provveduto a risorse strumentali, finanziarie e umane invariate.

Si fa ad esempio riferimento all'acquisizione dei dati relativi all'assicurazione obbligatoria dei veicoli (di cui all'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2012), alle attività relative all'adempimento di direttive dell'Unione europea (si pensi ad esempio alle attività legate al sistema EUCARIS e, prossimamente, alla rete RESPER, per lo scambio di informazioni relative a veicoli e conducenti tra gli Stati membri), all'attuazione delle varie normative in materia di patenti (dall'introduzione del sistema a punti sulle patenti stesse e, successivamente, sui certificati di abilitazione professionale di tipo KB e CQC, alla recente gestione dei dati relativi ad acquisizione, rinnovo di validità, duplicati e conversioni di quindici diverse categorie di patenti, in luogo delle otto precedenti), all'acquisizione e gestione dei dati relativi all'omologazione dei veicoli, compresa una puntuale attività di dematerializzazione del certificato di conformità e, da ultimo sotto il profilo cronologico, all'attività di acquisizione e gestione di tutta la documentazione degli sportelli telematici dell'automobilista.

La predetta attività, che segue e adegua i procedimenti amministrativi all'evoluzione del progresso tecnologico, costituisce dunque un processo da tempo avviato, rispetto al quale l'ulteriore attività di cui all'articolo 2, comma 4, del disegno di legge costituisce il naturale sviluppo di un sistema già in atto.

È pertanto evidente come, in termini di oneri finanziari, nessun intervento ulteriore risulti necessario, rispetto alle attuali risorse già in dotazione all'amministrazione: la *ratio* del citato criterio direttivo deve dunque rinvenirsi nella necessità di puntuali previsioni normative che autorizzino interventi di « semplificazione e dematerializzazione » in settori sempre più ampi.

Per quanto riguarda, infine, la previsione delle misure premiali in ordine all'applicazione delle sanzioni, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *c*), si precisa che la disposizione non è suscettibile di determinare oneri a carico della finanza pubblica, in quanto si tratta di entrate eventuali perché collegate all'applicazione di sanzioni.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'intervento normativo contiene una previsione di delega per una riforma organica delle norme contenute nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono inoltre, previste, per le conseguenti finalità di coordinamento e armonizzazione, modifiche al relativo regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

L'intervento normativo risponde alla necessità di intervenire sul quadro regolatorio in materia di codice della strada, per superare le criticità dello stesso, anche secondo quanto segnalato dagli operatori del settore.

Esso si colloca nell'ambito degli interventi volti a realizzare la prioritaria politica di snellimento e di semplificazione delle procedure amministrative, dando un nuovo strumento di più agevole applicazione sia agli operatori che agli utenti della strada.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dalle seguenti disposizioni:

a) codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

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

L'intervento si concretizza in una previsione di delega ai fini dell'adozione di uno o più decreti legislativi, nonché di regolamenti delegati ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, che, una volta adottati, avranno incidenza sui provvedimenti indicati al punto 2).

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

L'intervento non presenta profili d'incompatibilità con i principi costituzionali ed, anzi, si pone correttamente nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 117, comma comma, lettere *e*), *h*) e *m*), nonché in linea con i

principi dettati dall'articolo 97 della Costituzione, relativamente al buon andamento e alla imparzialità dell'amministrazione.

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

L'intervento non presenta profili d'incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali e tiene in debito conto la ripartizione delle funzioni tra Stato, regioni ed enti locali, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione.

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

L'intervento è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e 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.*

L'intervento prevede delegificazioni mediante espressa autorizzazione all'emanazione di regolamenti delegati per la disciplina, prevista dal codice della strada, delle materia tassativamente elencate all'articolo 2, comma 2.

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

È stata presentata una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, all'esame della IX Commissione della Camera dei deputati, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 » (atto Camera 731), che ha ripreso il precedente atto Camera 4662 (Valducci) della XVI legislatura che, a sua volta, integrava varie ipotesi di delega. Gli altri progetti di legge in materia non hanno lo stesso impianto organico.

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

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA
E INTERNAZIONALE.

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

L'intervento normativo non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

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

Non risultano in atto procedure europee d'infrazione sul medesimo o analogo oggetto.

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

L'intervento normativo non presenta profili d'incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

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

14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano pendenti giudizi 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 risultano linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA
E REDAZIONALE DEL TESTO.

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

Nel testo non sono introdotte nuove definizioni normative.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nell'intervento.

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

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa in quanto il disegno di legge si sostanzia in una previsione di delega, con la conseguenza che alla tecnica della novella legislativa si farà ricorso al momento dell'adozione dei successivi decreti legislativi.

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

Non si segnalano effetti abrogativi impliciti.

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

L'atto non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate, di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla disciplina vigente.

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

Sul medesimo oggetto non risulta aperta alcuna delega.

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

L'intervento normativo, in particolare, all'articolo 1, prevede l'adozione di uno o più decreti legislativi per rivedere e semplificare la normativa del codice della strada, nonché, all'articolo 2, comma 2, l'emanazione di regolamenti delegati nelle seguenti materie:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità;

b) aggiornamento della segnaletica stradale in conformità alle norme internazionali in materia e organizzazione della circolazione;

c) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, dell'omologazione e dei controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore e per garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

d) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in riferimento alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada;

e) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

f) coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dalle direttive europee in materia di macchine.

Altri provvedimenti attuativi sono previsti dall'articolo 2, comma 4, del disegno di legge.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.*

La predisposizione dell'intervento non ha richiesto l'utilizzazione di nuovi dati e riferimenti statistici diversi da quelli già in possesso dell'amministrazione.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SEZIONE 1 — CONTESTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE.

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 risponde alla necessità di intervenire sul quadro normativo in materia di codice della strada, settore nevralgico e trainante per lo sviluppo del Paese, per superare le criticità dello stesso, anche secondo quanto segnalato dagli utenti e dagli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il testo vigente del nuovo codice della strada, infatti, risale al 1992 ed è stato oggetto di numerosi parziali interventi modificativi, che ne hanno reso meno agevole la lettura e più difficoltosa l'interpretazione.

Lo scopo dell'intervento regolatorio è, dunque, quello di perseguire gli scopi di sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice «breve», ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche a una maggiore effettività degli istituti sanzionatori. Il provvedimento risponde, inoltre, a specifiche esigenze di snellire e di semplificare ulteriormente i procedimenti, nell'ottica della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori.

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

Gli obiettivi di breve periodo dell'intervento normativo, che saranno portati a compimento a seguito dell'adozione dei successivi decreti legislativi, sono i seguenti:

1) semplificare e rendere di più agevoli lettura e interpretazione le disposizioni contenute nel codice della strada che — allo stato — consta di sette titoli per 230 articoli, oltre 10 articoli di disposizioni abrogative e transitorie;

2) delegificare l'attività di recepimento della normativa europea che — in materia di conducenti, documenti di circolazione, omologazione e allestimento dei veicoli, revisioni, scambio di informazioni tra Stati membri e altro — richiede procedure celeri e tempestive non compatibili con quelle di modifica di norma primarie;

3) armonizzare, conseguentemente, le disposizioni contenute nel regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

L'obiettivo di lungo periodo è quello di perseguire lo scopo della sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice «breve», ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche ad una maggiore effettività degli istituti sanzionatori.

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.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi sarà verificato attraverso i seguenti indicatori:

1) uniformità di applicazione della nuova disciplina nell'intero territorio nazionale;

2) riduzione del numero degli incidenti stradali che, in relazione all'anno 2011, hanno registrato i seguenti dati:

205.638 incidenti stradali con lesioni a persone;

3860 morti;

292.019 feriti.

Le proiezioni a livello di stima per il 2012 registrano, al momento, i seguenti dati:

184.500 incidenti con lesioni a persone;

3650 morti;

260.000 feriti.

Si ritiene che una riforma che conduca a un codice della strada più snello e di agevoli lettura e interpretazione possa ulteriormente incidere sull'abbattimento di questi dati.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi sarà dato dalla presumibile ulteriore riduzione dei suddetti numeri.

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

Principali destinatari degli effetti delle emanande disposizioni sono gli utenti della strada, gli operatori del settore (organi di polizia stradale) e gli enti locali.

SEZIONE 2 — PROCEDURE DI CONSULTAZIONE.

La definizione delle disposizioni in esame è stata compiuta alla luce dell'indagine conoscitiva avviata dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati nel corso della XVI legislatura in relazione al citato atto Camera 4662 Valducci, nel corso della quale sono stati sentiti il Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), la Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB), l'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada, l'Automobile club d'Italia (ACI), e la Confindustria. Sono stati, inoltre, formalmente auditi i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, i quali hanno unanimemente condiviso il testo. Pertanto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ha ritenuto di dover effettuare ulteriori consultazioni con le parti sociali.

SEZIONE 3 — LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE (« OPZIONE ZERO »).

L'opzione di non intervento lascerebbe immutato il quadro regolatorio del settore, che non dà tutte le risposte necessarie a superare le difficoltà interpretative scaturenti dai numerosissimi interventi che hanno riguardato il codice della strada e il relativo regolamento di esecuzione.

SEZIONE 4 — OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO.

L'amministrazione non ha valutato opzioni alternative, in quanto il testo è stato elaborato dalla citata Commissione trasporti e condiviso in sede di consultazione effettuata dalla medesima Commissione. Si ritiene, pertanto, che l'intervento sia necessario e adeguato al raggiungimento degli obiettivi, rappresentando lo strumento più idoneo per elaborare un codice della strada breve, di facile consultazione e scevro da eccessivi tecnicismi che ne comprometterebbero la fruibilità dai non specialisti, demandando a normativa di secondo livello tutte le disposizioni in materia procedimentale o tecnica, anche in ragione della più agevole possibilità di intervenire con modifiche.

SEZIONE 5 — GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE.

L'intervento proposto si giustifica, in particolare, nella prospettiva di una maggiore chiarezza delle disposizioni normative e conseguente snellezza di procedure. Stante la previsione di mera delega, allo stato non si riscontrano oneri amministrativi gravanti sulle piccole e medie imprese né è possibile valutare alcun impatto in tal senso.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Non si ravvisano svantaggi. I vantaggi, invece, saranno dati dal perseguimento degli obiettivi della chiarezza e della sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice « breve », ispirato anche a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche a una maggiore effettività degli istituti sanzionatori.

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

L'intervento, in quanto contenente una mera previsione di delega, non è, al momento, suscettibile di produrre effetti sulle micro, piccole e medie imprese.

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

Non sono previsti oneri informativi a carico di cittadini e imprese, né potranno essere introdotti a seguito dell'adozione dei successivi decreti legislativi.

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

L'amministrazione ha accertato che l'attuazione delle nuove norme è immediatamente realizzabile dalle strutture con le risorse umane, finanziarie e strumentali già esistenti, senza alcuna incidenza sulla finanza pubblica. Non risultano quindi esistenti condizioni e fattori negativi incidenti sugli effetti dell'intervento.

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE.

Le disposizioni previste nell'intervento regolatorio non comportano alcun effetto negativo sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico. Le misure proposte sono, infatti, finalizzate a favorire la tutela della sicurezza stradale, l'effettività degli istituti sanzionatori, la chiarezza delle norme e la semplificazione delle procedure, in linea con gli orientamenti e le azioni dell'Unione europea in materia.

SEZIONE 7 — MODALITÀ ATTUATIVE
DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

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

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'interno e Ministero della giustizia.

B) *Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.*

È prevista la pubblicazione nel sito *web* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) *Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per l'intervento regolatorio.

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

È prevista la possibilità di adottare decreti legislativi correttivi entro venti mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi adottati in attuazione della delega.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, soltanto a seguito dell'adozione dei decreti legislativi. Soltanto in tale momento sarà possibile verificare l'effettiva riduzione del numero degli incidenti e dei quesiti relativi all'interpretazione delle norme, come risulterà dalle statistiche fornite dagli uffici periferici dello stesso Ministero.

SEZIONE 8 — RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI
DI REGOLAMENTAZIONE EUROPEA

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione europea.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione, dell'interno, della giustizia e, per i profili di competenza, con gli altri Ministri interessati, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, e nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato « codice della strada », apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

3. Ciascuna delle Commissioni parlamentari di cui al comma 2 del presente articolo esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

4. Il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni, esaminati i pareri di

cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dall'assegnazione.

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, dettano i principi di carattere generale, disciplinano l'assetto delle competenze e stabiliscono le norme di comportamento e le relative sanzioni, informate, in particolar modo, all'educazione e all'istruzione degli utenti della strada e dei formatori, nonché alla prevenzione dei sinistri, sulla base dei seguenti criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;

b) conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

c) revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e

dell'effettiva pericolosità del comportamento, anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi e di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi;

2) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, dei minori e degli altri utenti deboli;

3) la semplificazione dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida;

4) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e del regime delle spese;

5) il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie;

d) espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa, nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689;

e) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, eventualmente, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito;

f) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, non-

ché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

g) introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'anagrafe nazionale dei veicoli, istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni del codice della strada in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico degli stessi e al trasporto di merci pericolose;

h) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole sulle strade, anche prevedendo sistemi di maggiore tutela e di visibilità notturna per i ciclisti;

i) introduzione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare;

l) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle vigenti norme di progettazione stradale, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani anche finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;

m) semplificazione delle procedure che disciplinano la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva dell'alleggerimento degli adempimenti richiesti all'utente.

2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del

presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità;

b) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione;

c) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore e per garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

d) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, in relazione alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e loro circolazione su strada; coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dalle direttive europee in materia di macchine;

e) procedure di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

f) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale.

3. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per adeguare il regola-

mento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche introdotte con i decreti legislativi di cui al comma 1 dell'articolo 1 della presente legge e con i regolamenti di cui al comma 2 del presente articolo.

4. Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di cui ai commi 2 e 3, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure, e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, per la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 3.

*(Disposizioni integrative
e correttive e norme finali).*

1. Entro venti mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, in conformità alle procedure previste dal medesimo articolo e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17PDL0010110