

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, recante “attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida”, è stato emanato ai sensi dell’articolo 1, commi 1 e 3, ed allegato B della legge 7 luglio 2009, n. 88 - legge comunitaria 2008.

Ai sensi del comma 5 del predetto articolo 1, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del citato decreto legislativo n. 59 del 2011, è possibile adottare disposizioni integrative e correttive dello stesso; **inoltre, ai sensi dell’articolo 2, comma 1, lettere b) ed f), è possibile contestualmente introdurre disposizioni modificative intese al miglior coordinamento della materia disciplinata.**

Lo schema di decreto allegato, pertanto, opera in tal senso e, contestualmente, recepisce la direttiva 2011/94/UE della Commissione del 28 novembre 2011, **che modifica l’allegato I della direttiva 2006/126/CE.**

Gli interventi integrativi e correttivi sono, **dunque**, di duplice natura: per un verso, infatti, si limitano a correggere errori materiali ovvero a meglio ridefinire fattispecie già proprie del decreto legislativo n. 59 del 2011; per altro, poi, operano un necessario raccordo tra le nuove categorie di patenti (C1, C1E, D1 e D1E) introdotte dallo stesso decreto legislativo e la disciplina in materia di carta di qualificazione del conducente, di seguito denominata CQC, di cui alla direttiva 2003/59/CE, recepita nell’ordinamento interno dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, come modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008, n. 214.

Lo schema di decreto legislativo consta, quindi, di tre Capi:

- a) il Capo I, titolato *Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 recante “attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida” e recepimento della direttiva 2011/94/UE*, consta di undici articoli (da 1 a **12**), l’ultimo dei quali, disponendo la modifica dell’allegato I, dà attuazione alla direttiva 2011/94/UE;
- b) il Capo II, titolato *Disposizioni integrative del capo II del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, come modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008, n. 214, recante attuazione della direttiva n. 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di cose o di passeggeri*, consta di **dieci** articoli (da 13 a **22**) e reca le summenzionate disposizioni di coordinamento tra le nuove categorie di patenti e la disciplina CQC, nonché talune modifiche del testo del decreto legislativo n. 286 del 2005, finalizzate a riallinearle fedelmente alla direttiva 2003/59/CE. Ed infatti, nell’arco di sette anni di vigenza del predetto decreto legislativo, si sono palesate numerose incoerenze tra la normativa comunitaria e quella nazionale di recepimento alle quali, in assenza di uno strumento normativo primario, si è fatto fronte con decretazione e circolari;
- c) **il Capo III, titolato *Ulteriori disposizioni di coordinamento normativo in materia di provvedimenti di inibizione alla guida emessi nei confronti di titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero*, consta del solo articolo 23 e coordina la disciplina in materia di notifica dei provvedimenti di inibizione alla guida sul territorio italiano, emessi dal Prefetto nei riguardi dei conducenti titolari delle predette patenti – quale introdotta dall’articolo 7 dello schema di decreto in commento - con quella di cui all’articolo 6-ter del**



decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito con modificazioni dalla legge 1 agosto 2003, n. 214.

nonché di due articoli (24 e 25) ritualmente dedicati alle disposizioni transitorie ed a quelle finanziarie e di un allegato, recante modello UE della patente di guida.

Più in dettaglio si rappresenta quanto segue.

L'articolo 1 modifica l'articolo 2 del decreto legislativo n. 59 del 2011 e, **incidendo sull'articolo 115, comma 1-bis, CdS, specifica** che la guida accompagnata, è consentita ai minori titolari di patente di guida A1 o B1: resta quindi esclusa la patente di categoria AM per il cui conseguimento il programma dell'esame teorico non è congruo con la disciplina della guida accompagnata.

L'articolo 2 modifica l'articolo 3 del decreto legislativo n. 59 del 2011, **intervenendo sull'articolo 116 CdS, al fine di:**

- a) **sostituire il termine “modello comunitario” di patente di guida con quello di “modello UE”, come così previsto dalla recepita direttiva 2011/94/UE;**
- b) rendere coerente il testo del comma 13 dell'articolo 116, CdS, con le indicazioni della Unione europea che precludono la possibilità di apporre tagliandi adesivi sulla patente di guida formato card: ed invero, proprio al fine di risolvere la procedura di infrazione relativa ai tagliandi di convalida della patente di guida, la legge n. 120 del 2010 ha modificato le procedure di rinnovo di validità della patente prevedendo, ad ogni rinnovo, l'emissione di un duplicato.

La modifica al comma 13 dell'articolo 116 CdS in commento, al fine di rimuovere la previsione normativa dell'apposizione di un tagliando relativo al cambio di residenza, prevede che **il relativo dato** sia acquisito dal CED della Motorizzazione che lo aggiorna nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, consultabile 24/24h dagli organi di polizia stradale.

Si precisa che, preventivamente, i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno posto puntuale quesito ai competenti organi della Commissione europea, i quali per un verso hanno ribadito l'impossibilità di apposizione sulla patente card di alcun tagliando, per altro hanno evidenziato come ai fini del modello UE di patente di guida, il dato della residenza sia assolutamente opzionale: pertanto il relativo campo 8 è stato omissso dal modello di patente di cui all'allegato I.

- c) rimuovere la previsione intesa a punire con l'ammenda (di cui all'articolo 116, comma 15, CdS, come richiamato dall'articolo 126, comma 12, CdS) i conducenti titolari di patente di categoria C o D che, avendo compiuto rispettivamente sessantacinque o sessanta anni, guidino veicoli di categoria C sopra le 20t ovvero di categoria D, senza aver acquisito lo specifico attestato di idoneità psicofisica prescritto dall'articolo 115, comma 2, CdS.

Tale modifica si pone in linea con una rivisitazione più complessiva della disciplina posta nel modificando decreto legislativo n. 59 del 2011, per il quale ogni ipotesi di guida con patente di categoria diversa è assimilabile alla guida senza patente e, perciò, costituisce illecito penale punibile ai sensi dell'articolo 116, comma 15, CdS.

Ed infatti una successiva riflessione ha portato a ritenere opportuno modulare diversamente le due fattispecie (guida senza patente e guida con patente diversa): sia perché la sanzione penale è sembrata eccessivamente afflittiva rispetto alla condotta che, in ultima analisi, è certamente meno



grave nell'ipotesi di guida con patente di categoria diversa, sia per non congestionare i Tribunali che avrebbero competenza in materia di guida senza patente.

Pertanto, nel corpo dell'articolo 116 CdS è stato introdotto un comma 15-bis che prevede una sanzione amministrativa pecuniaria (da euro 1.000 ad euro 4.000), nonché **la sospensione della patente posseduta, nelle ipotesi di guida** con patente diversa, purché di “sottocategoria” rispetto a quella richiesta: così nel caso della patente di categoria A1 o A2 rispetto alla A, di categoria B1 rispetto alla B, di categoria C1 e C1E rispetto alla C e CE ed, infine, di categoria D1 e D1E rispetto alla D ed alla DE. Ciò non di meno, attraverso una piccola modifica al comma 14 dell'articolo 116 CdS, si è intesa ribadire la piena responsabilità di chi incautamente affidi un veicolo a chi non abbia conseguito la *corrispondente* patente di guida, escludendo, in tal caso, alleggerimenti di responsabilità.

L'articolo 3 modifica l'articolo 11 del decreto legislativo n. 59 del 2011 al fine di correggere un mero errore materiale che, nel comma 2 dell'articolo 124 CdS operava un inesatto rinvio alla lettera c) dell'articolo 116, comma 3, CdS.

L'articolo 4 modifica l'articolo 12 del decreto legislativo n. 59 del 2011: la *ratio* dell'intervento è finalizzata a distinguere, in ambito sanzionatorio, la guida nell'inosservanza di codici unionali o nazionali (riportati sulla patente) afferenti al veicolo ovvero al conducente, sì da prevedere, in tale ultimo caso, un rinvio alla sanzione già posta dall'articolo 173, comma 1, CdS, per analoga fattispecie.

L'articolo 5 modifica l'articolo 13 del decreto legislativo n. 59 del 2011 per ovviare ad un mero errore materiale che, con riferimento alle patenti speciali, enunciava anche quelle combinate con la patente di categoria E (per rimorchi pesanti), il cui conseguimento è precluso ai titolari di patenti speciali.

L'articolo 6 modifica l'articolo 14 del decreto legislativo n. 59 del 2011: **intervenendo sull'articolo 128 CdS, in materia di revisione della patente di guida per** ragioni di uso di sostanze stupefacenti, espressamente considerato fattore influente sull'idoneità psicofisica alla guida dall'allegato III della direttiva 2006/126/CE. L'emendamento consiste dunque nel prevedere **la possibilità** per il Prefetto di disporre la revisione della patente di guida nei riguardi di un soggetto a cui siano state applicate misure amministrative in quanto detentore di sostanze stupefacenti per uso personale.

L'articolo 7 modifica l'articolo 15 del decreto legislativo n. 59 del 2011, in materia di provvedimenti di inibizione alla guida che possono essere emanati nei riguardi di un titolare di patente extra comunitaria a seguito di violazioni di norme comportamentali per le quali il Codice della Strada prevederebbe sospensione o revoca della patente di guida. In particolare due periodi aggiuntivi al comma 5 dell'articolo 135 CdS disciplinano le procedure di notifica dei provvedimenti di inibizione alla guida.

L'articolo 8 modifica l'articolo 17 del decreto legislativo n. 59 del 2011 per ovviare ad un errore materiale che, nell'ambito del comma 9 dell'articolo 136-bis, CdS, rinviava ad un inesistente “comma 12, quinto periodo” dell'articolo 135, CdS.

L'articolo 9 modifica l'articolo 18 del decreto legislativo n. 59 del 2011, sì da prevedere, nell'ambito dell'articolo 180 CdS relativo al possesso dei documenti di circolazione e di guida, che la sanzione di cui al comma 7 dello stesso articolo possa essere comminata anche al conducente che circoli senza avere con sé il certificato di formazione professionale.



L'articolo 10 modifica l'articolo 22 del decreto legislativo n. 59 del 2011 nel senso di sostituire nella rubrica, ed ovunque ricorra, le parole "patente di guida comunitaria" con le parole "patente di guida UE" in conformità alle modifiche apportate dalla direttiva 2011/94/UE.

Rispetto all'originaria formulazione dello scema di decreto legislativo in commento, si è aggiunto l'articolo 11, che prevede la corretta procedura contabile per la riassegnazione del solo maggior gettito derivante dall'aumento delle tariffe al MIT.

L'articolo 12 sostituisce l'allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2011, riscrivendolo in conformità alle modifiche allo stesso apportate dalla direttiva 2011/94/UE.

Si evidenzia che, come anticipato con riferimento alle modifiche apportate dall'articolo 2 del decreto legislativo in commento all'articolo 116, comma 13, dal modello UE è stato rimosso il campo 8 relativo alla residenza; inoltre sulla pagina 2 del predetto modello non è più presente la banda trasversale tricolore in quanto si sovrapporrebbe allo spazio dedicato al campo 12: è stata conseguente modificata la lettera a) del paragrafo 4 – disposizioni particolari – dell'allegato I; infine nella lettera b) dello stesso paragrafo 4 si è previsto che il carattere minimo da utilizzarsi per le voci 9 – 12 sulla pagina 2 della patente sia 4 punti e non più 5, al fine di conciliare la dimensione dei caratteri con la nuova collocazione sul modello UE.

Come innanzi detto, il Capo II, reca modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005, e successive modificazioni ed integrazioni, in materia di CQC.

Gli interventi modificativi operati in tale ambito sono orientati – oltre che, come detto, a prevedere, in seno alle disposizioni nazionali in materia di formazione iniziale e qualificazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto di persone e cose, anche le patenti di categoria C1, C1E, D1 e D1E, che il vigente decreto legislativo in materia non contempla – anche a rimuovere alcune incongruità del diritto nazionale rispetto a quello comunitario.

Così è il caso:

- a) della disciplina dedicata ai titolari di patente rilasciata da uno Stato appartenente alla UE o allo Spazio economico europeo, sia in tema di riconoscimento dei diritti acquisiti che di accesso ai corsi di qualificazione iniziale o formazione periodica e di comprova delle stesse: in generale, poi, si è inteso più correttamente riferire l'ambito soggettivo delle varie fattispecie considerate dalle disposizioni in parola, non al concetto di "residente" in uno Stato membro o extra UE, ma a quello di "titolare di patente" rilasciata da uno dei predetti Stati;
- b) di puntuale previsione comunitaria in materia di non necessità del previo possesso della patente di guida ai fini dell'accesso al corso di qualificazione iniziale: la scelta di segno opposto, operata nel 2005, è stata oggetto di rivisitazione anche per la necessità di rendere compatibile l'età minima prescritta per l'accesso al corso di qualificazione accelerato per il trasporto di persone (23 anni), con l'età minima richiesta per la patente di categoria D (24 anni);
- c) della specificazione che, ai fini della definizione del campo di applicazione oggettivo, è sufficiente che i conducenti titolari di patenti extra comunitarie siano dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa avente sede in Italia, non essendo invece necessario che l'impresa effettui attività di autotrasporto;
- d) si è infine riportato in tutto il testo del decreto legislativo n. 286 del 2005 la più corretta definizione di "trasporto di merci" in luogo di quella di "trasporto di cose".



Infine, si è attualizzato il testo del predetto decreto alle modifiche normative medio tempore intervenute: in tale ambito, si è provveduto a modificare l'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005, nel senso e per le finalità che di seguito espongono.

L'articolo 10 della direttiva comunitaria 2003/59/CE prescrive che gli Stati membri possono comprovare che il conducente sia in regola con gli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica dalla stessa direttiva prescritti attraverso l'apposizione del codice unionale "95" sulla patente di guida, ovvero attraverso il rilascio della CQC formato card, conforme all'allegato II.

Il legislatore italiano – che con il decreto legislativo di recepimento della citata direttiva ha inteso attribuire 20 punti a parte (distinti rispetto a quelli della patente "personale/privata" posseduta dal conducente autotrasportatore) – aveva optato per la seconda scelta, nel presupposto che essa fosse funzionale alla gestione del separato punteggio.

In fase di applicazione, tuttavia, la gestione di un punteggio ad hoc, da detrarsi quando la violazione sia stata commessa dal conducente titolare di patente di guida italiana, in qualità di autotrasportatore e nell'esercizio dell'attività professionale, si è risolto in una mera procedura informatica, rispetto alla quale la CQC formato card resta del tutto irrilevante.

Allo stato attuale, dunque, pur essendo venuti meno gli (erronei) presupposti che avevano indotto al rilascio della card predetta, permangono i seguenti effetti:

- l'Amministrazione è impegnata, in termini di procedimenti e di risorse, alla stampa di tale documento (rilascio iniziale, rinnovo di validità e duplicato);
- l'utente è tenuto a sopportare i costi di tale documento ed a rinnovarlo – chiedendone emissione del duplicato – ogni qualvolta sia duplicata la patente di guida presuppota.

Tanto premesso, ai fini di una semplificazione delle procedure, ottimizzazione delle risorse e contenimento dei costi (dell'Amministrazione come per l'utenza), l'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005, come modificato, prevede che i conducenti titolari di patente di guida italiana comprovino l'assolvimento degli obblighi di qualificazione e formazione in parola attraverso l'acquisizione del codice unionale "95" sulla patente di guida. Allo stesso modo si prevede per i titolari di patente di guida rilasciata da altro Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo che richiedano in Italia l'emissione di un duplicato: in tal caso è evidente che – non potendosi intervenire a "manomettere" la patente rilasciata da altro Stato membro, sarà necessario provvedere prima alla conversione della patente posseduta in patente di guida italiana.

La stampa della CQC card resterà invece necessaria solo per i titolari di patente di guida rilasciata da Stato non appartenente all'unione europea ovvero allo Spazio economico europeo.

Tanto premesso, più in dettaglio si rappresenta quanto segue.

L'articolo 13 interviene, in termini generali, a sostituire - con riferimento ad uno dei rami dell'attività di autotrasporto, campo di applicazione della disciplina in parola – il termine "merci" con quello "cose": preso atto che nel corpo del decreto legislativo n. 286 del 2005 ricorrono indifferentemente l'uno e l'altro (e che il termine "merci", riferendosi solo a ciò che è suscettibile di essere oggetto di scambio economico, è più riduttivo di "cose"), si è ritenuto di procedere alla modifica suddetta perché coerente con la *ratio* della disciplina in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti che esercitano professionalmente l'attività di autotrasporto.



L'art. 14 provvede ad integrare il testo dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 286 del 2005 si da tenere in considerazione le nuove categorie di patenti. Il comma 2 di tale articolo, che disponeva l'obbligo di conseguire la CQC card ai fini dell'applicazione dell'articolo 126-bis (patente a punti) sulla stessa, per le ragioni suesposte è stato soppresso.

L'articolo 15 ridefinisce il campo di applicazione di cui all'articolo 15 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in coerenza con i su esposti principi di "titolarità della patente di guida", piuttosto che non di "residenza": fa inoltre riferimento anche al concetto di residenza normale, quale introdotto dall'articolo 118-bis del CdS a seguito dell'emanazione del decreto legislativo n. 59 del 2011.

L'articolo 16 riscrive l'articolo 17 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in materia di esenzioni: ripropone i termini utili al riconoscimento dei diritti acquisiti già propri dell'articolo 4 della direttiva 2003/59/CE che, peraltro, a seguito di puntuale richiesta ai competenti organi comunitari, erano - di fatto - già stati allineati alla previsione comunitaria ad opera dei decreti attuativi del citato decreto legislativo.

L'articolo 17 riscrive l'articolo 18 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in materia di qualificazione iniziale sia ordinaria che accelerata, prevedendo anche - a tal fine - le patenti di categoria C1, C1E, D1 e D1E.

Il comma 1, in particolare, precisa che per l'accesso ai corsi di qualificazione non è necessario il previo possesso della patente di guida: questa può infatti essere conseguita anche dopo, ma comunque prima dell'accesso all'esame finale. Peraltro, poiché il programma della qualificazione iniziale prevede ore di guida individuali ed obbligatorie, è specificato che a tale parte del programma può accedere solo l'allievo che sia in possesso di foglio rosa per patente di categoria corrispondente al veicolo alla cui guida deve esercitarsi.

L'articolo 18 riscrive commi 1, 2 e 2-bis dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 286 del 2005, ai soli fini di una maggiore correttezza terminologica ed espositiva: la previsione di cui al comma 2-bis era stata infatti frutto delle modifiche apportate dal decreto legislativo n. 214 del 2008.

In particolare, poi, atteso che la previsione di nuove patenti di guida comporta la ridefinizione dei programmi di qualificazione iniziale della CQC, dai commi 2 e 2-bis è stata espunta la previsione di un decreto ministeriale ad hoc: la stessa è stata riportata nel comma **5-bis**.

Inoltre, la lettera b), modificando il comma 3, lettera a) dell'articolo 19 in commento, individua le autoscuole che formano conducenti per il conseguimento delle patenti di tutte le categorie senza far riferimento all'articolo 335 del DPR n. 495 del 1992 che dovrà essere riscritto in coerenza con le modifiche apportate all'articolo 123 CdS dal decreto legge n. 7 del 2007.

L'articolo 19 modifica l'articolo 20 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in tema di formazione periodica. In particolare sono soppressi il comma 5, in quanto in contrasto con l'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 2003/59/CE, ed il comma 6, in quanto assorbito dalla riscrittura integrale dell'articolo 126 CdS operata dal decreto legislativo n. 59.

L'articolo 20 riscrive l'articolo 21 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in materia di luogo della formazione, in necessario coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 15 dello stesso decreto legislativo.

L'articolo 21 riscrive l'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005, in materia di codice unionale. Oltre alla modifica relativa alla sostituzione della CQC formato card con l'apposizione del codice predetto sulla patente di guida italiana (cfr. commi da 1 a 3), ed alla conferma del vigente sistema per i titolari di patente extracomunitaria (cfr. co. 3-bis), i commi 6 e 7 riscrivono, in modo coerente con la direttiva 2003/59/CE, le modalità con le quali un titolare di patente rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio Economico europeo - dipendente in qualità di autista da un'impresa stabilita in altro stato membro - può comprovare la sua qualificazione iniziale o formazione periodica.

L'articolo 22 modifica l'articolo 23 del decreto legislativo n. 286 del 2005 al fine di chiarire che la revoca della patente di guida, a qualunque titolo comminata - e non solo nel caso di non superamento dell'esame di revisione - comporta la revoca della CQC, in quanto la patente costituisce il necessario presupposto giuridico di quest'ultima.

Nel Capo III, l'articolo 23 - ai fini di un migliore coordinamento delle procedure di notifica dei provvedimenti di inibizione alla guida sul territorio nazionale, nei riguardi di titolari di patenti di guida rilasciate da Stati esteri - allinea le procedure introdotte dall'articolo 7 dello schema di decreto legislativo in parola, con quelle applicabili ai sensi dell'articolo 6-ter, comma 2-bis, del decreto legge n. 151 del 2003, come convertito dalla legge n. 214 del 2003, e successive modificazioni ed integrazioni: si tratta dei provvedimenti di interdizione alla guida emanati nei riguardi di conducenti titolari di patente estera, quando gli stessi abbiano commesso violazioni, durante la guida su suolo italiano, tali che ne sarebbe derivata - ove la patente di guida fosse stata italiana - la decurtazione di venti punti ed il conseguente provvedimento di revisione, ai sensi dell'articolo 126-bis del Codice della Strada.

L'articolo 24 reca le disposizioni transitorie, prevedendo in particolare che, così come già disposto dall'articolo 28 del decreto legislativo n. 59 del 2011, anche le disposizioni del Capo II - necessitate proprio dalle modifiche introdotte dal predetto decreto legislativo n. 59 - siano applicabili a far data dal 19 gennaio 2013.

I commi 2, 3 e 4 fanno salvi i diritti acquisiti da chi abbia conseguito la carta di qualificazione del conducente in vigenza dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005 prima delle modifiche apportate dal provvedimento in commento, e normano le modalità di successiva sostituzione della CQC formato card con l'apposizione del codice unionale "95" sulla patente di guida.

Il comma 5 prevede che entro la predetta data del 19 gennaio 2013 sia emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 19, comma **5-bis**, del decreto legislativo n. 286 del 2005, come introdotto dall'articolo **18**, comma 1, lettera e) del provvedimento in commento, finalizzato a dettare la disciplina relativa ai requisiti e criteri degli enti erogatori dei corsi CQC nonché i programmi dei corsi stessi e le procedure d'esame.

L'articolo 25 reca la rituale disposizione finanziaria stabilendo che dalle nuove disposizioni non devono derivare nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico del bilancio dello Stato: **a tal fine si rimanda a quanto esposto con riferimento all'articolo 11** del provvedimento in commento.

L'allegato I al provvedimento in commento è stato illustrato con riferimento all'articolo **12**.



RELAZIONE TECNICA

Lo schema di provvedimento in esame concerne l'emanazione di un decreto legislativo, volto ad introdurre disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n.59 del 2011 in materia di patenti di guida, in conformità a quanto disposto dall'articolo 1, comma 5, della legge comunitaria 2008, nonché ad operare un riassetto della materia, in ossequio a quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera b), della citata legge, intervenendo - a tal fine - anche sul decreto legislativo n. 286 del 2005, come successivamente modificato dal decreto legislativo n.214 del 2008. Recepisce, inoltre, la direttiva 2011/94/UE della Commissione del 28 novembre 2011, che ha modificato l'allegato I della direttiva 2006/126/CE, introdotta nel diritto interno dal citato decreto legislativo n.59 del 2011.

Dall'attuazione del presente schema di decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto non sono previste nuove spese, né minori entrate, né nuovi organi amministrativi, né nuovi compiti per le amministrazioni.

In merito al disposto dell'articolo 6 dello schema di decreto legislativo - nella parte in cui prevede che il Prefetto può disporre la revisione dei requisiti psico-fisici del titolare di patente di guida a cui siano state applicate le misure amministrative di cui all'articolo 75 del dPR n. 309/90 - si rappresenta che nessun costo è a carico dell'amministrazione, essendo le spese relative alle visite mediche presso le Commissioni mediche locali poste tutte a carico dell'utente.

Per quanto riguarda la previsione di cui all'articolo 21, co. 1, lettera e), del provvedimento in esame, al fine di corrispondere alla richiesta della Ragioneria Generale dello Stato - formulata con nota prot. n. 61555 del 23 luglio 2012, - relativa alla necessità di chiarire se l'apposizione del codice unionale 95 sulla patente di guida, in luogo del rilascio della CQC formato card, possa o meno determinare minori entrate sul bilancio dello Stato, si ritiene utile rappresentare quanto segue.

PREMESSA 1: ATTUALE PROCEDURA DI STAMPA PRESSO GLI UMC DELLA CQC.

Attualmente le patenti di guida e le CQC sono stampate (valorizzate) presso gli UMC del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. A tal fine sono presenti presso gli stessi uffici circa 400 apparati di stampa che, unitamente al relativo materiale di consumo (nel quale non è da ricomprendersi il supporto card della patente di guida o della CQC), incidono sul bilancio dell'Amministrazione per 3 milioni di euro annui. A tale importo va ad aggiungersi il costo delle risorse umane utilizzate nel processo di stampa, stimabile, in media per ciascun UMC, in:

- 1,3 unità di fascia A - operaio - stipendio lordo €/anno 22.000;
- 0,6 unità di fascia B - impiegato - stipendio lordo €/anno 28.000;
- 0,3 unità di fascia C - funzionario - stipendio lordo €/anno 33.000.

Peraltro l'articolo 21 della legge 120/2010 - disciplinando le procedure di rinnovo di validità della patente, anche per corrispondere alla richiesta avanzata dai competenti organi comunitari di dismettere, per tale fine, la stampa di fustelle autoadesive incompatibili con il formato card della patente armonizzata - ha previsto che in occasione del predetto rinnovo si proceda alla stampa di un duplicato della patente di guida, aggiornato nella validità.

Tale previsione, che anticipa quanto da ultimo richiesto nella direttiva 2006/126/CE in tema di necessità che il nuovo modello UE di patente di guida sia il solo ammesso in



ambito UE e SEE entro il 19 gennaio 2033, concorre altresì ad apprestare presidi di sicurezza al documento in parola: infatti - tra l'altro - tale sistema implementerà un archivio fotografico continuamente aggiornato dei conducenti titolari delle patenti le quali, lo si ricorda, sono equipollente alla carta di identità (art. 35, comma 2, dPR 445/2000).

Il decreto attuativo della previsione di cui al citato articolo 21 è in itinere: a decorrere dalla data di applicazione delle relative disposizioni, pertanto, non sarà più possibile procedere alla stampa delle patenti presso gli UMC e, pertanto, i 400 apparati di stampa con il relativo materiale di consumo configurerebbero una dotazione strumentale dal costo di gestione, manutenzione e consumo eccedente rispetto al prodotto che realizzerebbero (le sole CQC).

CONTENIMENTO DEI COSTI

La previsione posta nell'articolo 21 dello schema di decreto legislativo in commento, ovvero di comprovare la qualificazione iniziale e la formazione periodica della CQC con il codice 95 da apporre sulla patente di guida, permetterebbe ragionevolmente di ridurre la dotazione degli apparati di stampa predetti da 400 unità a circa 40: tale si stima il fabbisogno utile per la stampa della CQC formato card che, laddove dovesse essere approvato il disposto del predetto articolo, residuerebbe solo per gli autotrasportatori professionali titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato extra UE (dall'aprile 2007 al mese corrente del 2012, ne sono state rilasciate in tutto 92.396).

Conseguentemente le spese per apparati di stampa e relativo materiale di consumo si abbatterebbe del 90% ovvero di 2,7 milioni di euro: pertanto i fondi da assegnarsi agli UMC per gestione apparati di stampa e consumabili, in quanto da utilizzarsi solo per la stampa di CQC formato card in favore di titolari di patente di guida extra comunitaria, potrebbero presumibilmente ridursi da 3 milioni di euro a 300 mila euro. A tali minori costi andrebbe sommato il proporzionale risparmio in termini di personale applicato al processo di stampa.

PREMESSA 2: FLUSSI DI PRIMO RILASCIO DELLA CQC E DI RINNOVO DI VALIDITÀ.

L'obbligo di possedere la CQC, introdotta nell'ordinamento comunitario con la direttiva 2003/59/CE e recepita nell'ordinamento interno con il decreto legislativo n. 286/2005, è diventato cogente nel territorio dell'Unione Europea e del SEE dal 10 settembre 2008 con riferimento al trasporto di persone e dal 9 settembre 2009 con riferimento al trasporto di cose.

La citata normativa prevede due distinti procedimenti per conseguire la CQC:

1. per mera esibizione documentale di un titolo abilitativo al trasporto professionale (in Italia patente di categoria C o, in particolari casi, il certificato di abilitazione professionale di tipo KC per il trasporto di cose; patente di categoria D unitamente al certificato di abilitazione professionale (CAP) di tipo KD per quello di persone) posseduto entro le predette date;
2. per frequenza di un corso di qualificazione iniziale e superamento di un esame negli altri casi.



La CQC deve essere rinnovata nella validità, previa frequenza di un corso di formazione periodica, ogni cinque anni. Tale quinquennio scade:

- alla data del 9 settembre 2013 ovvero del 9 settembre 2014 per coloro che abbiano conseguito la CQC con la procedura prevista sub punto 1;
- dopo cinque anni dalla data di conseguimento per esame, nei casi previsti sub punto 2.

La situazione su descritta ha comportato il rilascio di un cospicuo numero di CQC per mera esibizione documentale, in favore quindi di chi già esercitava l'attività professionale di autotrasporto sulla base del titolo abilitativo richiesto dalla previgente normativa, tra la data dell'aprile 2007 (data di entrata in vigore del DM applicativo in materia di rilascio di CQC) e la data odierna: si specifica peraltro che la procedura sub punto 1 è ancora utilmente esperibile fino alla data del 9 settembre 2013 per ottenere una CQC persone, e quella del 9 settembre 2014 per ottenere una CQC cose. In tali ultime date, tutte le CQC rilasciate con la procedura indicata sub 1 verranno a scadere di validità; i titolari saranno tenuti alla frequenza del predetto corso di formazione periodica al quale potranno iscriversi a decorrere da diciotto mesi antecedenti le predette date di scadenza.

Si rappresenta infine che la scadenza di validità della patente di guida non è necessariamente sincrona con quella della CQC, anzi di regola è asincrona: pertanto il titolare di entrambi i documenti di abilitazione:

- de iure condito rinnova ora la patente, ora la CQC, corrispondendo in entrambi i casi i diritti e le tariffe previsti (vedi di seguito paragrafo "minori entrate");
- de iure condendo, richiederà un duplicato della patente di guida, recante il codice 95, sia in occasione della scadenza di validità della stessa, sia in occasione della scadenza di validità della abilitazione al trasporto professionale posseduta o, se del caso, di ciascuna di esse (cose o persone), anche in tal caso corrispondendo diritti e tariffe.

MINORI ENTRATE

Per ottenere il rilascio di una CQC ciascun conducente deve attualmente provvedere al versamento dei seguenti diritti e tariffe:

- sul c/c 4028, € 14,62 per la tariffa di cui al punto 3 del decreto del Ministro delle finanze 20 agosto 1992, a titolo di assolvimento dell'imposta di bollo relativa alla domanda;
- sul c/c 4028, € 14,62 per la tariffa di cui al punto 4 del decreto del Ministro delle finanze 20 agosto 1992, a titolo di assolvimento dell'imposta di bollo relativa al rilascio del documento;
- sul c/c 9001:
 - a) € 15,00 per la tariffa di cui al punto 1 della tabella 3 della legge 1 dicembre 1986, n. 870, se la CQC è conseguita per esame (cfr punto 2 della premessa 2), ovvero
 - b) € 9,00 per la tariffa di cui al punto 2 della tabella 3 della legge 1 dicembre 1986, n. 870, se la CQC è rilasciata per mera esibizione documentale (cfr punto 1 della premessa 2).

Per procedere al rinnovo di validità ciascun conducente deve attualmente provvedere al versamento dei seguenti diritti e tariffe:



- sul c/c 4028, € 14,62 per la tariffa di cui al punto 3 del decreto del Ministro delle finanze 20 agosto 1992, a titolo di assolvimento dell'imposta di bollo relativa alla domanda;
- sul c/c 4028, € 14,62 per la tariffa di cui al punto 4 del decreto del Ministro delle finanze 20 agosto 1992, a titolo di assolvimento dell'imposta di bollo relativa al rilascio del duplicato del documento aggiornato nella validità;
- sul c/c 9001, € 9,00 per la tariffa di cui al punto 2 della tabella 3 della legge 1 dicembre 1986, n. 870.

Per le ragioni rappresentate nella premessa 2, a decorrere dal 2007 si è provveduto ad un massivo rilascio di CQC in favore dei conducenti già titolari di adeguato documento abilitativo alla guida come autotrasportatore professionale (più di 1,5 milioni di cui solo 92.396 in favore di titolari di patente extra comunitaria).

Dal 2010, assorbita quasi del tutto la domanda di CQC per mera esibizione documentale ed avviatisi i primi corsi di qualificazione iniziale con relativi esami, sono state rilasciate mediamente 2.383 CQC annue.

Tale ultimo dato è evidentemente poco rappresentativo della domanda di primo rilascio CQC che si avrà nel medio/lungo periodo, poiché sconta la saturazione dell'offerta di lavoro quale autotrasportatore professionale da parte di coloro che sono transitati dal vecchio al nuovo regime senza dover sostenere esami. La esiguità di tale dato, relativo alla domanda di formazione utile all'esercizio dell'attività professionale di autotrasportatore, si evince con chiarezza se si confronta lo stesso con la media annua di richiesta delle patenti di categoria C per uso professionale (più di 34.000 annue) e di CAP di tipo KD (circa 14.000 annui) che, nella normativa previgente, erano richiesti rispettivamente per il trasporto cose e per quello di persone.

Medesimi effetti si avranno con riferimento alle domande di rinnovo di validità delle CQC poiché, come detto in premessa 2, il milione e mezzo di CQC rilasciate per mera documentazione verrà contestualmente a scadere tra la data del 9 settembre 2013 (per il trasporto di persone) e quella del 9 settembre 2014 (per il trasporto di cose). Quelle rilasciate a seguito di esame, invece, scadranno di validità dopo cinque anni dalla data del conseguimento, distribuendo così più uniformemente la domanda di rinnovi annui nel medio/lungo periodo.

Tanto rappresentato, risulta evidente come sia difficile una stima reale del flusso di domanda di rilascio ovvero di rinnovo della CQC che possa rappresentare un trend di medio periodo: è ragionevole tuttavia pensare che esso possa attestarsi sui valori medi propri del regime previgente la CQC, pari a circa 14.000 primi rilasci per CQC persone (media stimata con riferimento agli anni dal 2003 al 2008, ultima data di rilascio del CAP KD) e più di 34.000 primi rilasci per CQC cose (media stimata con riferimento agli anni dal 2003 al 2009, data a decorrere dalla quale la patente C non era da sola più idonea ad abilitare all'esercizio della professione di autotrasportatore).

Pertanto, se ogni primo rilascio di patente formato card nel regime attuale introita all'erario 44,24 euro lordi, tale importo - moltiplicato per circa 48.000 primi rilasci annui tra CQC per trasporto persone e quelle per il trasporto di cose - comporterebbe minori entrate pari a 2.123.520 euro annui: tale importo resta comunque inferiore al risparmio stimato in termini di minori costi per apparati di stampa e relativo materiale di consumo



(2.700.000 €) ai quali vanno comunque sommati i risparmi in termini di minor impiego di risorse umane.

Con riferimento ai rinnovi di validità delle CQC che, come anticipato, si risolverebbero in un duplicato della patente di guida nel quale sarebbe annotata – a mezzo dell'apposizione del codice 95 – la scadenza di validità dell'abilitazione professionale per il trasporto di persone e/o di cose, poiché la stessa si pone di regola come asincrona rispetto alla scadenza di validità della patente di guida tout court, nulla sarebbe variato in termini di entrate per l'erario: infatti, sia nel regime vigente (stampa di un duplicato di CQC formato card), sia nel regime che deriverebbe dall'entrata in vigore dell'articolo 21 dello schema di decreto legislativo in commento, l'utente dovrebbe egualmente corrispondere due tariffe di bollo pari a 14,62 € l'una ed un diritto di Motorizzazione pari a 9,00 €.

Quanto sopra rappresentato, porta a concludere che la modifica di cui all'articolo 21 dello schema di decreto legislativo in commento garantirà l'invarianza dei costi, poiché l'ammontare delle minori entrate previste sarà minore di quello del contenimento dei costi.

Per quel che riguarda poi la previsione di cui all'articolo 24, comma 3 – che dispone l'emissione di un duplicato della patente in sede di rinnovo o l'emissione del duplicato della carta di qualificazione del conducente in caso di furto, distruzione, smarrimento o deterioramento – si rammenta che tali operazioni, cd. di motorizzazione, sono già attualmente espletate ed i relativi costi sono coperti dalle tariffe di cui alla tabella 3, punto 2, della legge n. 870/86.

L'articolo 11 prevede l'incremento delle tariffe di cui ai punti 1 e 2 della tab. 3 della legge 870/1986, che affluisce in entrata ad apposito capitolo del bilancio dello Stato, per essere poi riassegnato allo stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 9, commi 2 e 2 bis, della legge n. 11/2005.

A garanzia dell'invarianza finanziaria del provvedimento è stata, comunque, introdotta all'articolo 25 la rituale disposizione secondo cui dall'emanazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e che le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

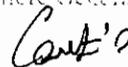


La verifica della regolarità di cui sopra è effettuata in sede per il
ufficio dell'Ufficio Contabile della legge 31 dicembre 2009 n. 176 in
atto e no

POSITIVO NEGATIVO

27 AGO 2012

Il Ragioniere Generale dello Stato



MODELLO UE DI PATENTE DI GUIDA

pagina 1

	PATENTE DI GUIDA		REPUBBLICA ITALIANA
	1.		
	2.		
	3.		
6. FOTO 	4a	4c	
	4b		
	5.		
	7		
9. _____			

pagina 2

54 mm

13	9.	10	11	12
	AM 			
	A1 			
	A2 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
D1E 				
DE 				
12.				

1. Cognome 2. Nome 3. Data e luogo di nascita 4a. Data del rinnovo 4b. Data di scadenza 4c. Rilasciata da 5. Numero della patente 10. Valida del 11. Validi fino al 12. Codici

86 mm





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI MODIFICATIVE E CORRETTIVE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 APRILE 2011, N.59 E DEL DECRETO LEGISLATIVO 21 NOVEMBRE 2005, N.286, NONCHE' ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/94/UE DELLA COMMISSIONE.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

Il presente intervento regolatorio concerne l'emanazione di un decreto legislativo, volto ad introdurre disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n.59 del 2011 in materia di patenti di guida, in conformità a quanto disposto dall'articolo 1, comma 5, della legge comunitaria 2008, nonché ad operare un riassetto della materia, in ossequio a quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera b), della citata legge – intervenendo a tal fine anche sul decreto legislativo n.286 del 2005, come successivamente modificato dal decreto legislativo n.214 del 2008. Recepisce, la direttiva 2011/94/UE della Commissione del 28 novembre 2011, che ha modificato l'allegato I della direttiva 2006/126/CE, recepita dal citato decreto legislativo n.59 del 2011.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

Con riferimento ai correttivi apportati alle disposizioni del decreto legislativo n. 59 del 2011 (Capo I), si fa presente che essi si pongono quali veri e propri interventi di correzione di errori materiali, di riferimenti errati ovvero di riformulazione di quanto già previsto nello stesso decreto legislativo alla luce di una ulteriore riflessione in termini di coerenza con l'intero apparato codicistico. Poiché le relative disposizioni non saranno applicabili che a far data dal 19 gennaio 2013 - giusta il dettato dell'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 2006/126/CE – nessuna carenza o criticità è derivata dall'applicazione pratica delle stesse.

Per quanto concerne poi le modifiche apportate al decreto legislativo n. 286 del 2005, come modificato dal decreto legislativo n. 214 del 2008 (Capo II), esse derivano principalmente dalla necessità di coordinare le nuove tipologie di patenti (introdotte dal decreto legislativo n. 59 del 2011, in quanto obbligatorie a decorrere dalla predetta data del 19 gennaio 2013) con la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti esercenti attività di trasporto professionale di persone e cose.

La disciplina di tale materia, introdotta appunto dal decreto legislativo n. 286 del 2005 in attuazione della direttiva comunitaria 2003/59/CE, non contempla infatti le patenti di





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

categoria C1, C1E, D1 e D1E che non erano, e non saranno fino alla predetta data, obbligatorie.

Contestualmente, il Capo II riporta in una fonte di rango primario una disciplina più coerente con il dettato della direttiva 2003/59/CE: infatti, le inadeguatezze palesatesi nel decreto legislativo n. 286 del 2005 rispetto alla stessa direttiva, sono state, nel tempo, sanate con decreti ministeriali che, di fatto, hanno disposto in parziale difformità rispetto al citato decreto legislativo, pur in coerenza con puntuali pareri interpretativi richiesti ai competenti organi comunitari.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Il problema da risolvere è quello di uniformare al diritto comunitario la normativa interna in materia di patenti (recepzione del prescritto modello UE), e di carta di qualificazione del conducente a quella comunitaria, garantendo agli autotrasportatori titolari di patente di guida italiana le medesima possibilità di qualificazione iniziale e formazione periodica garantite a coloro che siano titolari di patente UE o SEE (specie con riferimento alle introducendo nuove categorie di patenti): ciò anche al fine di agevolare la libera circolazione di merci e persone.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

Gli obiettivi dell'intervento regolatorio sono: aumentare il livello di sicurezza stradale, migliorare la formazione dei conducenti, armonizzare e facilitare la libera circolazione in ambito europeo. Il grado di raggiungimento degli obiettivi stessi sarà dato dalla prevista riduzione del tasso di incidentalità, dovuta ad una migliore formazione dei conducenti ed inoltre dalla mancanza di controversie interpretative. Il parametro di riferimento temporale sarà dato dai dati esistenti presso i competenti organi sia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dell'Interno, prima dell'entrata in vigore dell'intervento regolatorio.

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

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e tutti i soggetti che intendano conseguire una patente di guida, ovvero che ne siano già titolari (ambito di applicazione proprio del decreto legislativo n. 59 del 2011 che il presente provvedimento va ad integrare e correggere). Sono inoltre destinatari coloro che - titolari di patente di guida italiana o rilasciata da altro Stato UE o SEE, ovvero titolari di patente rilasciata da Stato extracomunitario, ma dipendenti in qualità di autista da un'impresa stabilita su suolo italiano - intendano esercitare l'attività di trasporto professionale di persone o cose: tanto sia che debbano acquisire la qualificazione iniziale, sia che debbano rinnovare la validità del titolo ad hoc posseduto a seguito di corsi di formazione periodica.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL’OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

Tale intervento integra e/o corregge il recepimento della direttiva 2006/126/CE ad opera del decreto legislativo n. 59 del 2011 e – come dalla stessa richiesto – coordina le disposizioni di quest’ultimo con quelle di recepimento della direttiva 2003/59/CE, ad opera del decreto legislativo n. 286 del 2005: i due citati decreti legislativi sono pertanto modificati. Il metodo di analisi applicato per la valutazione degli effetti è stato esaminato nel corso dell’istruttoria nella fase ascendente della direttiva a livello comunitario, emergendo l’idoneità di questo strumento per il raggiungimento degli obiettivi volti a garantire la libera circolazione di merci e persone.

Comunque, anche in sede nazionale, si è proceduto ad una misurazione degli effetti con metodo comparativo rispetto agli altri Paesi europei, in particolare verificando le misure adottate da questi in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica per l’esercizio dell’attività di trasporto professionale di persone e cose.

B) 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. Inoltre introduce una disciplina migliorativa rispetto a quella previgente, sotto il profilo della agevolazione della parità di trattamento tra conducenti professionali titolari di patente di guida italiana ovvero di altro Stato UE o SEE. **Ai costi di adeguamento, derivanti dagli adempimenti connessi all’attuazione del decreto legislativo n. 59 del 2011, come modificato dal decreto legislativo in commento, si provvederà con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, con il quale sarà determinato un incremento delle tariffe relative ai diritti di motorizzazione, di cui alla tabella 3, punti 1 e 2, della legge n. 870 del 1986 (primo rilascio di patente, ovvero rilascio di duplicato). Il maggior gettito derivante dal predetto incremento sarà riassegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per provvedere ai predetti adempimenti.**

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Non sono previsti nuovi obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti, anzi sono state semplificate le procedure concernenti obblighi informativi già esistenti.

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

D) Comparazione con altre opzioni esaminate





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

Non si è proceduto ad alcuna comparazione, in quanto non sono state valutate opzioni alternative di intervento, considerati - da un canto - la necessità di modificare norme di rango primarie e - dall'altro - i limiti stringenti imposti dalla direttiva, che non presentava margini di discrezionalità.

E) 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, ma, al contrario, facilita ed agevola la competitività del settore, in quanto interviene con un preciso scopo di armonizzazione e disposizioni nazionali, in materia di patenti di guida come di qualificazione iniziale e formazione periodica per l'esercizio dell'attività di trasporto professionale di persone e cose (garantendo, sotto tale ultimo profilo potenziale parità di chances), a quelle comunitarie. Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non 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, al Ministero dell'economia e delle finanze e, sotto il profilo sanzionatorio, al Ministero dell'interno.

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

Azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel successivo inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

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

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

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 sono scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica della maggior grado di raggiungimento della sicurezza e della riduzione del numero di incidenti.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

L'intervento regolatorio non presenta alcun margine di discrezione e conseguentemente non si è avviata una procedura di consultazione con le associazioni di categoria che, peraltro, sono state consultate durante la fase negoziale della direttiva 2006/126/UE. Si fa presente tuttavia che le modifiche introdotte al Capo II, non strettamente conseguenti alla necessità attività di raccordo della disciplina del decreto legislativo n. 286 del 2005 con le nuove introducenti categorie di patenti, sono state nel tempo validate presso i competenti organi comunitari ed oggetto di confronto con le associazioni di categoria. Tali modifiche – che sono state operate con decreti ministeriali e che, come detto, costituiscono oggi il diritto applicabile ed applicato in materia di carta di qualificazione del conducente – sono state, nel corpo del Capo II, ricollocate correttamente in norma di rango primario.

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

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'opzione zero lascerebbe in vita una normativa non armonizzata a livello comunitario ma soprattutto carente sotto il profilo della parità di condizioni di accesso all'esercizio dell'attività di trasporto professionale di persone e cose, tra titolari di patenti di guida italiane e titolari di patenti rilasciate da altri Stati UE o SEE. **Inoltre, il ritardato recepimento della direttiva 2011/94/UE potrebbe determinare l'apertura da parte della Commissione di un procedura di infrazione a carico dell'Italia, essendo scaduti i termini di recepimento fissati al 30 giugno 2012. A tal riguardo si segnala che i competenti organi comunitari hanno già avviato, nei confronti del Governo italiano, la procedura di infrazione 2012/0285.**

SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non sono state valutate opzioni alternative nel merito, in quanto l'intervento regolatorio è una trasposizione nella normativa nazionale delle norme imposte dalle direttive 2006/126/CE, 2011/94/UE e 2003/59/CE, nella parte relativa alle nuove tipologie di patenti di guida introdotte dalla prima delle direttive citate: non residua pertanto alcun margine di discrezionalità all'Amministrazione.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI MODIFICATIVE E CORRETTIVE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 APRILE 2011, N.59 E DEL DECRETO LEGISLATIVO 21 NOVEMBRE 2005, N.286, NONCHE' ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2011/94/UE DELLA COMMISSIONE.

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 ad introdurre disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n.59 del 2011 in materia di patente di guida, in conformità a quanto disposto dall'articolo 1, comma 5, della legge comunitaria 2008, nonché ad operare un riassetto della materia, in ossequio a quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera b) della citata legge, intervenendo anche sul decreto legislativo n.286 del 2005, come successivamente modificato dal decreto legislativo n.214 del 2008 e recependo, nel contempo, la direttiva 2011/94/UE della Commissione del 28 novembre 2011, che ha modificato l'allegato I della direttiva 2006/126/CE, recepita dal citato decreto legislativo n.59 del 2011.

L'obiettivo principale della schema di decreto legislativo in argomento e' quello di adeguare la normativa nazionale a quella comunitaria, evitando di incorrere in procedure di infrazione.

Lo schema di decreto legislativo proposto, pertanto, proposto è in coerenza con il programma di governo relativamente all'adempimento degli obblighi comunitari ed alla necessità di evitare la procedura d'infrazione.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

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

Legge 7 luglio 2009, n.88 (Legge comunitaria per il 2008).

Decreto legislativo 18 aprile 2011, n.59.

Decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, come modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008, n. 214.

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

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

L'atto in esame modifica il vigente decreto legislativo n.59 del 2011, il decreto legislativo n.286 del 2005 ed il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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 armonizzata a livello comunitario, dettando, peraltro, disposizioni uniformi per l'intero territorio nazionale, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 117, comma 2, lettere e) ed h).

- 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 correttamente recepire nell'ordinamento nazionale la direttive comunitarie n. 2006/126/UE - anche con riferimento al rinvio che la stessa fa alla direttiva 2003/59/CE, già recepita con il decreto legislativo n. 286 del 2005 e s.m. - e 2011/94/UE e di evitare la procedura d'infrazione.



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

Con riferimento al mancato recepimento della direttiva 2001/94/UE entro la prevista data del 30 giugno 2012, la Commissione ha già inviato al Governo italiano nota di messa in mora, avviando così la procedura di infrazione 2012/0285.

- 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 alla Comunità 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 delle Comunità Europee 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.

- 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 modifica le disposizioni vigenti, in particolare quelle contenute nei decreti legislativi n.59 del 2011 e n.286 del 2005 e s.m. mediante il ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

- 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 né norme derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

La delega all'emanazione del decreto in esame è contenuta negli articoli 1 e 2 della legge 7 luglio 2009, n.88.

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

L'articolo 3, nel modificare l'articolo 11, del decreto legislativo n.59 del 2011 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per stabilire tipi e caratteristiche dei veicoli che, eventualmente adattati, possono essere guidati da mutilati e minorati fisici; **l'articolo 11 che prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per la determinazione della misura di incremento delle tariffe di motorizzazione e la corretta procedura contabile per la rassegnazione del solo maggior gettito derivante dal predetto aumento;** l'articolo 18, nel modificare l'articolo 19 del decreto legislativo n.286 del 2005 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per definire requisiti e criteri che devono essere posseduti dai soggetti abilitati ad effettuare i corsi di qualificazione nonché la disciplina relativa ai programmi dei corsi ed alle procedure d'esame per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente.

- 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

