



# Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Testo unificato A.C. 731, A.C. 1588

Dossier n° 35/1 - Schede di lettura  
27 maggio 2014

## Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	731	1588
Titolo:	Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	Delega al Governo per la riforma del codice della strada
Iniziativa:	Parlamentare	Governativa
Numero di articoli:	3	3
Date:		
presentazione:	11 aprile 2013	17 settembre 2013
assegnazione:	17 giugno 2013	20 settembre 2013
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti
Sede:	referente	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V Bilancio, VII Cultura, VIII Ambiente, X Attività Produttive, XII Affari Sociali, XIII Agricoltura, XIV Politiche dell'Unione Europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali	I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V Bilancio, VIII Ambiente, XIV Politiche dell'Unione Europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

## Contenuto

### I lavori del Comitato ristretto

La IX Commissione Trasporti ha avviato nella seduta del 27 giugno 2013 l'esame del progetto di legge C. [731](#) recante delega al governo per la riforma del codice della strada; alla proposta di legge è stato abbinato, nella seduta del 23 ottobre 2013, il disegno di legge C. [1588](#) di iniziativa governativa e vertente sulla medesima materia. Per l'esame delle due proposte di legge è stato costituito, nella seduta del 5 novembre 2013, un comitato ristretto. Il comitato ha concluso i suoi lavori nella seduta del 14 maggio 2014 con l'approvazione di un **testo unificato** delle due proposte di legge, oggetto del presente dossier.

[L'iter del provvedimento](#)

### Articolo 1

L'**articolo 1** prevede una delega al governo per l'adozione entro **dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge, di decreti legislativi di modifica e riordino del codice della strada ([decreto legislativo n. 285/1992](#)).

In proposito si ricorda che l'A.C. 731 prevede un termine di delega di ventiquattro mesi e l'A.C. 1588 di diciotto mesi.

[Delega: termine di dodici mesi](#)

Per l'attuazione della delega sono previsti i seguenti passaggi:

- adozione entro sette mesi dall'entrata in vigore della legge degli schemi dei decreti legislativi, con deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero per le infrastrutture e i trasporti, di concerto con i ministri per la pubblica amministrazione, dell'interno, della giustizia e degli altri ministri interessati per i profili di competenza, e loro trasmissione alle Camere;
- esame da parte delle competenti commissioni parlamentari che si deve concludere con l'espressione del parere entro sessanta giorni;
- nel parere le Commissioni devono indicare specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi della delega;
- il governo entro i successivi trenta giorni deve ritrasmettere alle Camere il testo per il parere definitivo;

[Doppio parere](#)

- il parere definitivo deve essere espresso entro i successivi trenta giorni;
- dopo l'espressione del secondo parere il governo può, con la medesima procedura sopra descritta, adottare definitivamente il decreto legislativo.

## Articolo 2, comma 1

L'**articolo 2** reca, al **comma 1**, i seguenti principi e criteri direttivi della delega:

Principi e criteri direttivi

- riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore, con quelle dell'Unione europea e quelle derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme sulla competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade (lettera a);
- **delegificazione** della disciplina riguardante l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea (lettera b);
- **semplificazione** del testo del codice della strada, circoscrivendone il contenuto a: I) disciplina comportamenti utenti della strada; II) conseguenti previsioni sanzionatorie; III) regolazione dello spazio stradale (lettera c);

- revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo **sviluppo della mobilità sostenibile** e al miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento **all'utenza vulnerabile**, attraverso: I) misure di tutela dell'utenza vulnerabile, soprattutto nelle aree urbane, con prescrizioni comportamentali, regole di progettazione stradale e riduzione dei limiti di velocità; II) obbligo di revisione da parte degli enti proprietari dei limiti di velocità delle strade extraurbane, finalizzati alle esigenze di sicurezza della circolazione; III) pianificazione della viabilità per incentivare la mobilità ciclistica e pedonale; IV) incentivazione del trasporto pubblico e della sua interconnessione con altre modalità di trasporto; V) promozione della sicurezza della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli; VI) incentivazione della sicurezza dell'utenza vulnerabile attraverso la convivenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità anche con riferimento ai concetti, introdotti in altri Paesi europei, di "spazio condiviso", "zona d'incontro" e "principio di prudenza"; VII) introduzione nella classificazione dei veicoli delle biciclette e dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone; VIII) individuazione di criteri e modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di apposito numero di telaio e annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti del Ministero; IX) introduzione di disposizioni per la classificazione delle motoslitte anche attraverso la previsione di un apposito contrassegno informativo (lettera d);

Mobilità sostenibile e attenzione all'utenza vulnerabile

Attualmente il codice della strada fa riferimento, anziché "all'utenza vulnerabile", al concetto di "utenza debole". Gli utenti deboli della strada sono i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro che meritano una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (art. 3. comma 1, numero 53-bis del codice della strada).

Al riguardo, si ricorda peraltro che in materia è da ultimo intervenuto l'art. 13-*bis*, co. 2, del [decreto-legge n. 145/2013](#), prevedendo che l'attività di noleggio con conducente possa essere svolta anche da velocipedi.

- aggiornamento delle disposizioni sulla **progettazione dello spazio stradale** e della segnaletica attraverso: I) riassetto della disciplina sulla classificazione delle strade; II) limitazione della presenza a bordo strada di ostacoli fissi artificiali (supporti della segnaletica commerciale e delle barriere di sicurezza); III) linee di indirizzo per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani; IV) riduzione dell'uso della segnaletica stradale e aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e organicità (lettera e);
- previsione di un **unico strumento**, per ciascun livello territoriale di **pianificazione della mobilità** e coordinamento tra gli strumenti di pianificazione dei diversi livelli (lettera f)
- riordino dei **compiti della polizia stradale** e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali e delle condizioni di particolare necessità ed urgenza connesse all'attività dei servizi ausiliari medesimi; creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali (lettera g);

- promozione della **diffusione di sistemi telematici** per la rilevazione dell'inosservanza delle norme di circolazione, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli (lettera h);

L'articolo 226 del codice della strada prevede l'istituzione, presso la direzione per la motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture **dell'archivio nazionale dei veicoli**, contenente le informazioni tecniche sui veicoli circolanti in Italia. L'art. 1, co. 427, della legge di stabilità 2014 ([L. n. 147/2013](#)) prevedeva l'emanazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (e quindi entro il 2 marzo 2014), di regolamenti di delegificazione per l'unificazione in un unico archivio dei dati concernenti la proprietà e le caratteristiche tecniche dei veicoli attualmente inseriti nel pubblico registro automobilistico e nell'archivio nazionale dei veicoli (infatti, in base al [Regio decreto-legge n. 436/1927](#) nel pubblico registro automobilistico, gestito su base provinciale dall'ACI, risultano iscritte le vicende giuridiche - proprietà, compravendita etc. - dei veicoli circolanti). I regolamenti non risultano però adottati.

- revisione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, con particolare riferimento: I) alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento (anche con meccanismi premiali per i comportamenti virtuosi e **misure riduttive delle sanzioni** per i pagamenti in tempi brevi); II) la semplificazione e la riduzione del numero delle **classi sanzionatorie**; III) all'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, prevedendo anche la **revoca** della patente e l'inibizione alla guida sul territorio nazionale perpetue in caso di **omicidio colposo** con violazione della disciplina sulla circolazione stradale IV) la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo inoltre che la decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo V) misure per rafforzare l'efficacia delle sanzioni per violazioni dell'**obbligo di RC auto**; VI) trasparenza per applicazione sanzioni; VII) revisione sistema accertamento illeciti amministrativi, anche con riferimento ai nuovi strumenti di controllo a distanza; VIII) coordinamento della **durata delle misure cautelari amministrative** con pendenza procedimenti penali su medesime fattispecie; IX) previsione, per le sanzioni accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, della destinazione dei relativi proventi, fino al 15 per cento a un **fondo** istituito presso il Ministero dell'interno per l'intensificazione dei controlli su strada e, fino al 20 per cento, a un fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per finanziare il piano nazionale sicurezza stradale; X) introduzione dell'obbligo di rendicontazione da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale e/o proprietari delle strade e sanzioni per enti inadempienti (lettera l);

Revisione  
apparato  
sanzionatorio

In proposito merita ricordare che.

1. l'[art. 20 del decreto-legge n. 69/2013](#) ha consentito il pagamento in forma elettronica delle sanzioni e la **riduzione del 30 per cento dell'importo delle sanzioni** in caso di pagamento entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione.
2. il codice della strada attualmente prevede (art. 195) che la misura delle sanzioni amministrative pecuniarie sia compreso tra un limite minimo ed un limite massimo fissato per la specifica violazione dall'apposita norma del Codice, sempre entro il limite minimo generale di euro 24 ed il limite massimo generale di euro 9.296 (fatte salve le sanzioni proporzionali e gli aggiornamenti al tasso di inflazione). La misura precisa, all'interno dell'intervallo previsto dalle norme del codice, è fissata con decreto del Ministro della Giustizia, da ultimo dal decreto del Ministro della giustizia del 19 dicembre 2012, che ha previsto anche un meccanismo automatico di adeguamento biennale delle sanzioni, a partire dal 1° gennaio 2013. Le sanzioni sono indicate nella tabella I allegata al decreto che **prevede più di sessanta classi di sanzioni pecuniarie**, comprese tra un minimo di 24 € ed un massimo di 16.189 €.
3. in presenza di **omicidio colposo** l'art. 222 del codice della strada attualmente prevede la sospensione della patente fino a quattro anni; se però l'omicidio colposo è stato commesso in presenza di un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l è disposta la revoca della patente. In base all'art. 219, la durata della revoca è, per la guida in stato di ebbrezza o con assunzione di stupefacenti, di tre anni (l termine ordinario di durata della revoca è due anni)
4. la **qualificazione della decurtazione della patente a punti**, introdotta nell'ordinamento italiano dal 1° luglio 2003, come sanzione amministrativa accessoria appare coerente con la giurisprudenza della Corte di cassazione che ha precisato (Sezioni Unite civili - sentenza n.

20544 del 29 luglio 2008) che la decurtazione costituisce una sanzione amministrativa conseguente alla violazione di norme sulla circolazione stradale, le cui controversie sono attratte alla giurisdizione del giudice ordinario. Inoltre, la sua definizione come atto amministrativo definitivo appare richiamare un ulteriore principio stabilito dalla Corte (Sezioni Unite civili - Sentenza 13 marzo 2012 n. 3936) vale a dire il principio in base al quale l'automobilista non deve attendere la comunicazione della variazione del punteggio da parte dell'Anagrafe nazionale ma può agire subito, all'atto del preannuncio della decurtazione, per tutelare i propri diritti.

5. in materia di **RC auto**, nell'ambito dell'esame delle proposte di legge C. [1512](#) e abb. recanti specifiche modifiche del codice della strada, che la IX Commissione ha avviato nella seduta del 16 aprile 2014, l'A.C. 1512 prevede, tra le altre cose, che la violazione dell'obbligo di RC auto possa essere accertata anche tramite il confronto dei dati ricavati con dispositivi o apparecchiature di rilevamento del luogo, del tempo e dell'identificazione del veicolo con l'elenco tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei veicoli non coperti da RC auto (art. 1)
6. in materia di durata delle **misure cautelari amministrative**, in via generale il codice della strada attualmente dispone, all'art. 213, che per talune violazioni si applichi la sanzione accessoria della confisca amministrativa e che pertanto si provveda al **sequestro del veicolo**, affidandolo in custodia al proprietario, o in sua assenza al conducente, che è obbligato a custodirlo in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, a pena di una sanzione minima di 1.818 € e della sospensione della patente da uno a tre mesi. Il **fermo amministrativo** del veicolo è invece disciplinato dall'art. 214 del Codice, ed è una sanzione accessoria con la quale si sottrae la disponibilità del bene all'avente diritto per una durata di tempo prevista dalla norma di legge che lo stabilisce; chi circola con un veicolo sottoposto al fermo amministrativo, salva l'applicazione delle sanzioni penali per la violazione degli obblighi poste in capo al custode, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 770 ad euro 3.086. E' disposta, inoltre, la confisca del veicolo.
7. l'art. 208 del codice della strada attualmente prevede che l'80 per cento della quota di **proventi delle sanzioni spettanti allo Stato**, perchè riscosse da organi dello Stato, e destinate alle ricerche sulla sicurezza stradale e all'educazione stradale (quota par al 15 per cento del totale, ai sensi dell'art. 2, co. 1. lett. x) della [legge n. 190/1991](#) ) sia destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato per la sicurezza stradale per studi per la sicurezza stradale; il restante 20 per cento è destinato al Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture per studi sulla sicurezza stradale; infine il 7,5 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'istruzione, sempre per attività connesse all'educazione stradale.

- revisione del sistema dei **ricorsi amministrativi e giurisdizionali**, anche individuando eventualmente ambiti di competenza diversi (lettera l) e semplificazione delle procedure per il **ricorso al prefetto** (lettera m);

Nell'ambito della semplificazione delle procedure per il ricorso al prefetto si dovranno prevedere: I) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore con successiva trasmissione del ricorso, previa istruttoria, al prefetto per la decisione; II) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta; III) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace; IV) l'obbligo per i dipendenti delle prefetture e per i loro parenti di ricorrere nella sede limitrofa a quella di appartenenza.

In proposito si ricorda che attualmente gli articoli 203 e 204 del Codice della strada prevedono: a) la presentazione da parte dell'interessato, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, del ricorso all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore ovvero direttamente al prefetto che lo invia all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore; b) l'obbligo per il responsabile dell'ufficio o del comando di trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito; c) l'obbligo per il prefetto di audire gli interessati che ne abbiano fatto richiesta; d) l'obbligo per il prefetto di adottare entro centoventi giorni dal ricevimento degli atti, una decisione sulla conferma dell'accertamento, con conseguente ingiunzione di pagamento all'autore della violazione ovvero sull'archiviazione degli atti ritenendosi fondato il ricorso (in caso di richiesta di audizione da parte dell'interessato, il decorrere del termine dei centoventi giorni viene sospeso).

L'articolo 204-bis del codice consente in alternativa a quello al prefetto il ricorso al giudice di pace, che deve essere esperito, in forza di quanto previsto dall'[articolo 7 del decreto legislativo n. 150/2011](#), entro trenta giorni.

- espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio, del ritiro, della sospensione e della revoca della patente di guida nei confronti dei **conducenti minorenni**, in deroga alla [legge n. 689/1981](#) (lettera n);
- predisposizione, da parte del Ministero della salute, di linee guida cogenti per garantire uniformità nell'operato delle **commissioni mediche locali** per il conseguimento o il rinnovo della patente di guida e previsione che il rinnovo della patente per gli **ultraottantenni abbia la durata di un anno** (lettera o);

In proposito si ricorda che da ultimo il [decreto-legge n. 5/2012](#) ha introdotto all'articolo 11 una serie di modifiche all'attività delle commissioni mediche locali per il rinnovo delle patenti, disponendo tra le altre cose: 1) la soppressione dell'obbligo per gli ultraottantenni dell'esame specialistico presso le commissioni mediche locali ai fini del rinnovo della patente; 2) che le commissioni mediche locali siano costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano e non più su base provinciale.

In generale, in tema di rinnovo della patente, il codice della strada attualmente prevede che questo debba avvenire, per i veicoli di categorie B, B1 e BE (autovetture), ogni dieci anni per i soggetti fino a cinquanta anni di età; ogni cinque anni per i soggetti di età compresa tra i cinquanta e i settanta anni; ogni tre anni per i soggetti di età compresa tra i settanta e gli ottanta anni di età e ogni due anni per i soggetti di età superiore agli ottanta anni (art. 126).

- revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici militari in pensione (lettera p);
- modifica dell'ambito di applicazione delle disposizioni che esclude dalla guida dei veicoli superiori a determinati limiti di potenza i soggetti neopatentati; in particolare, la disposizione non si dovrebbe applicare quando il neopatentato guidi con a fianco una persona di età non superiore a 65 anni con patente conseguita da almeno dieci anni e, in ogni caso, quando, trascorso un periodo di semi, il neopatentato non abbia commesso infrazioni passibili di decurtazione di punteggio; la disposizione si dovrebbe invece sempre applicare ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità di un rinnovo specifico dei requisiti di idoneità psicofisica (lettera q);  
Attualmente il codice della strada prevede che ai titolari di patente di guida di categoria B (autovetture) per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t (art. 117).
- definizione delle norme di circolazione per i veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico (lettera r);  
Il codice della strada, pur facendo rientrare i veicoli con caratteristiche atipiche tra quelli oggetto di classificazione, ai fini del medesimo codice, all'articolo 47, non stabilisce una vera e propria definizione dei veicoli da considerarsi atipici, individuando piuttosto per essi una categoria residuale nella quale dovrebbero far parte tutti quei veicoli che, per le loro specifiche caratteristiche, non rientrano fra quelli definiti al Capo I del Titolo III del codice, relativo ai veicoli in generale. L'articolo 59 che richiama i veicoli con caratteristiche atipiche, al comma 2, rimanda peraltro ad un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione sia della categoria alla quale assimilare i veicoli atipici, sia dei requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli.
- disciplina generale delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi (lettera s);  
In proposito si ricorda che sulla materia è intervenuto da ultimo il [decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 30 luglio 2012](#): "Regolamento recante modifiche al [decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495](#), concernente il regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo codice della strada, in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per facilitare la mobilità delle persone invalide". Il regolamento prevede che, entro tre anni dall'entrata in vigore del regolamento stesso, il precedente "contrassegno invalidi" sia sostituito dal nuovo "contrassegno di parcheggio per disabili", conforme al modello previsto dalla raccomandazione del Consiglio dell'Unione europea del 4 giugno 1998.
- regolazione delle condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale (lettera t);
- introduzione di disposizioni per la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità (lettera u).

## Articolo 2, comma 2

il **comma 2** dell'**articolo 2** prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione (ai sensi dell'[articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988](#)) nelle seguenti materie:

La delegificazione

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

Caratteristiche veicoli eccezionali e autotrasporto

I veicoli eccezionali sono quelli che superano i limiti di sagoma, di cui all'articolo 61 del codice della strada, o i limiti di massa a pieno carico, di cui all'articolo 62. Si ha trasporto in condizioni di eccezionalità quando il carico sporge oltre la sagoma limite. Sia i trasporti eccezionali che i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione (artt. 13-20 del regolamento di attuazione del codice).

- disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto di carichi sporgenti (lettera b);

Si ricorda che per massa limite si intende (art. 62 del codice) la massa costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico. L'articolo 61 definisce invece la sagoma limite prevedendo che il veicolo compreso il suo carico debba avere: a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti e' consentito che tale altezza sia di 4,30 m; c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati.

- caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, con particolare attenzione a specifiche esigenze (riconoscibilità passaggi a livello; sicurezza gallerie; parità di genere nella segnaletica) (lettera c);

Segnaletica stradale

In proposito, si ricorda che attualmente l'articolo 35, comma 2, del codice della strada autorizza il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad adeguare, con decreto, le norme del regolamento di attuazione alle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia di segnaletica stradale.

- disciplina della manutenzione delle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici (lettera d);

- classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore (lettera e);

- semplificazione delle procedure di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione (lettera f);

- classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole ed operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limiti di massa (lettera g);

In proposito si ricorda che il codice della strada definisce le macchine agricole (art. 58) come "macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole o forestali" mentre le macchine operatrici (sempre in base all'articolo 58) sono "macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate ad operare su strada o nei cantieri, eventualmente equipaggiate con speciali attrezzature".

- procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore (lettera h);

Si ricorda che in base all'articolo 101 del codice della strada la produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore o da essi rimorchiati sono riservate allo Stato; in particolare la produzione è affidata all'Istituto poligrafico dello Stato.

- disciplina dell'uso di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive (lettera i);

- istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili (lettera l).

Il **comma 3** dell'articolo 2 prevede l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 2 con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione.

Il **comma 4** dell'articolo 2 prevede che il governo modifichi il regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada ([D.P.R. n. 495/1992](#)) al fine di adeguarlo alle modifiche introdotte dai decreti legislativi emanati in attuazione della delega conferita dall'articolo 1.

Modifiche al regolamento di attuazione

Il **comma 5** dell'articolo 2 prevede che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite istruzioni tecniche per i procedimenti amministrativi previsti dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e dal regolamento di esecuzione del codice. Le istruzioni dovranno essere finalizzate alla semplificazione e alla dematerializzazione delle procedure anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sugli schemi di decreto è acquisito il parere della Conferenza unificata nel caso in cui abbiano per oggetto provvedimenti di competenza di regioni ed enti locali.

Istruzioni  
tecniche

### Articolo 3

L'**articolo 3** prevede la possibilità di adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi (comma 1) e reca la clausola di invarianza finanziaria (commi 2 e 3).

Decreti  
legislativi  
correttivi e  
clausola di  
invarianza

### Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il progetto di legge in esame reca prevalentemente disposizioni in tema di **sicurezza stradale**, riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla competenza esclusiva dello Stato in materia di **ordine pubblico e sicurezza** ([art. 117, secondo comma, lettera h\), Cost.](#)).

La competenza  
esclusiva dello  
Stato in materia  
di sicurezza  
stradale

Per quanto concerne la disciplina delle **sanzioni amministrative** per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a dettare la disciplina sanzionatoria rientra in quella a porre i precetti della cui violazione si tratta (sentenze n. 428/2004; nello stesso senso, ex multis, sentenze n. 106/2006, n. 384/2005, n. 50/2005; n. 12/2004). Per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza statale esclusiva nelle materie della **giustizia amministrativa** e della **giurisdizione**, di cui all'[art. 117, secondo comma, lettera l\), Cost.](#) (sentenza n. 428/2004).

### Incidenza sull'ordinamento giuridico

Con riferimento all'articolo 2, comma 2, si ricorda che il Comitato permanente per i pareri della **I Commissione Affari costituzionali** nel [parere](#) reso nella seduta del 18 luglio 2012, per quanto concerne le disposizioni di contenuto analogo presente nell'A.C. 4662, aveva ricordato che "[l'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988](#) nel disciplinare in via generale l'istituto per la delegificazione, prevede che le leggi della Repubblica possano autorizzare l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinando nel contempo le norme generali regolatrici della materia e disponendo direttamente l'abrogazione delle norme vigenti con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari". Conseguentemente il Comitato, con una condizione contenuta nel parere, aveva richiesto di integrare la disposizione in materia di delegificazione con la previsione delle "norme regolatrici delle materie che vengono delegificate", nonché con l'indicazione delle "disposizioni di legge da abrogare con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione". La IX Commissione Trasporti ha poi concluso l'esame del progetto di [legge in data 27 settembre 2012](#) senza modificare la disposizione oggetto della condizione presente nel parere (C. [4662-A](#), non esaminato dall'Assemblea prima della conclusione della XVI Legislatura).

La procedura di  
delegificazione:  
profili  
problematici