



# Delega al governo per la riforma del codice della strada A.C. 1588

dossier n° 82 /0 - 17 ottobre 2013 - Elementi per l'istruttoria legislativa

## Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1588
Titolo:	Delega al Governo per la riforma del codice della strada
Iniziativa:	Governativa
Numero di articoli:	3
Date:	
presentazione:	17 settembre 2013
assegnazione:	20 ottobre 2013
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	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, VIII Ambiente e XIV Politiche dell'Unione Europea

## Contenuto

Il disegno di legge **C. 1588** reca una delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285/1992.

Si ricorda che sulla medesima materia la IX Commissione trasporti ha avviato, nella seduta del 27 giugno 2013, l'esame della proposta di legge **C. 731**, la quale a sua volta riprende il contenuto del progetto di legge C. 4662-A della XVI Legislatura, provvedimento concluso in sede referente dalla IX Commissione il 27 settembre 2012, ma poi non esaminato dall'Assemblea prima della conclusione della Legislatura (vedi [qui](#) per iter e documentazione sul progetto di legge C. 731).

[La proposta di legge C. 731](#)

L'**articolo 1** prevede una delega al governo ad adottare, **entro diciotto mesi** dall'entrata in vigore della legge, decreti di revisione e riordino del codice della strada. E' previsto che gli schemi siano adottati sentita la Conferenza unificata e che sugli stessi sia acquisito un "doppio parere parlamentare".

[Termine di delega: diciotto mesi](#)

In base al comma 1 i decreti legislativi sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri della pubblica amministrazione, dell'interno, della giustizia e degli altri ministri interessati, sentita la Conferenza unificata. Il comma 3 prevede che le Commissioni parlamentari esprimano il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni non conformi ai principi e criteri direttivi. Il comma 4 dispone che entro i quarantacinque giorni successivi gli schemi dei decreti vengano ritrasmessi alle Camere con osservazioni ed eventuali modifiche per il parere definitivo.

In proposito si segnala che la proposta di legge C. 731 individua invece il termine per l'esercizio della delega nel compimento del **ventiquattresimo mese** dalla data di entrata in vigore della legge.

L'**articolo 2**, al **comma 1**, indica i criteri direttivi della delega:

[Criteri direttivi](#)

- riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza ed armonizzazione con le norme di settore nazionali, con quelle dell'Unione europea e derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade (lettera a). Un criterio direttivo di contenuto analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera a del progetto di legge C. 731.
- conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea (lettera b).

- revisione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea, con particolare riferimento: I) alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento; II) all'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, dei bambini e degli utenti deboli III) semplificazione delle procedure per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida; IV) revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e del regime delle spese; V) coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie (lettera c). Un criterio direttivo analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera c del progetto di legge C. 731. Esso però non contempla esplicitamente la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi ed il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali in relazione alle medesime fattispecie. E' invece contemplata la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti della patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo.
- espressa previsione dell'applicabilità della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa, nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alla legge n. 689/1981 (lettera d)

In base all'articolo 2 della legge n. 689/1981 (Modifiche al sistema penale) non può essere assoggettato a sanzione amministrativa chi, al momento in cui ha commesso il fatto, non aveva compiuto i diciotto anni

- revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura e dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, anche individuando ambiti di competenza a conoscere diversi per i motivi di legittimità e per quelli di merito (lettera e); un criterio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera d della proposta di legge C. 731, il quale però non fa riferimento alle finalità di semplificazione della procedura, di alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e di eliminazione di duplicazioni.
- definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la loro circolazione (lettera f). Un criterio analogo è previsto all'articolo 2, comma 2, lettera h del progetto di legge C. 731, che però contiene unicamente il riferimento alle "norme di circolazione dei veicoli atipici" e non quelli ai "criteri di classificazione" e ai "veicoli di interesse storico e collezionistico".
- introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'anagrafe nazionale dei veicoli, nonché con altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni del codice della strada, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico e al trasporto di merci pericolose (lettera g)

Si ricorda in proposito che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° febbraio 2013 (pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" del 26 marzo 2013) ha dato attuazione, in materia di sistemi di trasporto intelligenti, alla direttiva 2010/40/UE, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 8 del decreto-legge n. 179/2012. Tra le misure previste dal decreto merita qui richiamare: 1) l'obbligo, per il Dipartimento per i trasporti, attraverso il CCISS (Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, la viabilità e la sicurezza stradale) di rendere disponibili sul web il Data Dictionary degli eventi di traffico contenuti nel protocollo di comunicazione DATEX; il Data Base delle località attraverso modelli per la geo-referenziazione delle informazioni e i dati di traffico in tempo reale, predisponendo altresì l'Indice pubblico delle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico, contenente gli indirizzi di esposizione di tutte le informazioni, pubbliche e private, afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale (articolo 5); 2) la promozione di azioni per la definizione delle specifiche tecniche per il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura stradale e favorire l'uso dei sistemi ITS per il controllo, su tutta la rete stradale urbana ed extraurbana della velocità media e istantanea dei veicoli sulle strade a scorrimento veloce (articolo 8).

- adozione di misure per la tutela dell'utenza debole sulle strade, anche prevedendo sistemi di maggiore tutela e di visibilità notturna per i ciclisti (lettera *h*); si ricorda che l'articolo 2, comma 3, lettera *l* del progetto di legge C. 731 inserisce tale materia tra quelle oggetto di delegificazione (cfr. *infra*)

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).

- introduzione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti (lettera *i*)

In proposito si ricorda che l'articolo 2, comma 2, lettera *m* del progetto di legge C. 731 prevede l'attribuzione all'ente proprietario o al concessionario di autostrade del potere di imporre, nel periodo invernale in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, l'utilizzo di pneumatici invernali, ove non sia possibile garantire in altro modo adeguate condizioni di sicurezza. Si segnala che la relazione illustrativa al progetto di legge C. 731, dopo aver richiamato che il testo del progetto di legge riproduce integralmente l'A.C. 4662-A della XVI Legislatura ai fini della possibile applicazione della procedura accelerata di esame prevista dall'articolo 107, comma 3, del Regolamento della Camera (c.d. *repechage*), rileva l'opportunità della soppressione di tale principio di delega, ricordando che una norma di analogo contenuto era stata inserita in sede di conversione del [decreto-legge n. 179/2012](#) e poi, dopo solo pochi giorni di vigenza, abrogata dall'[articolo 1, comma 223, della legge n. 228/2012](#) (legge di stabilità 2013).

- attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle vigenti norme di progettazione stradale, linee guida e di indirizzo concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani anche finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote (lettera *l*). Un criterio direttivo analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera *o* del progetto di legge C. 731.

In proposito si ricorda che la normativa vigente attribuisce: a) alle regioni, sentiti gli enti locali, la classificazione delle strade sia regionali, che provinciali e comunali, sentendo altresì il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di amministrazione dell'ANAS (art. 2 del codice della strada); b) al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche la costruzione delle infrastrutture stradali (artt. da 13 a 34-*bis* del codice della strada).

Sulla materia interviene ora l'articolo 15, comma 1, lettera *b* del disegno di legge C. 1542 (Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni), il quale prevede che sia attribuita alle province la competenza in materia di costruzione, la classificazione e la gestione e la regolazione della circolazione delle strade provinciali.

- semplificazione delle procedure che disciplinano la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva dell'alleggerimento degli adempimenti richiesti all'utente (lettera *m*). Un criterio direttivo analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera *p* del progetto di legge C. 731.

Si ricorda che l'articolo 2, comma 2, del progetto di legge C. 731 prevede anche i seguenti criteri direttivi:

- 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 (lettera *f*);
- ricognizione delle attività pubbliche e private previste dal codice e dal relativo regolamento di attuazione ([DPR n. 495/1992](#)), ai fini dell'introduzione di forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e di adeguate sanzioni in caso di violazioni (lettera *g*);
- 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 (lettera *i*);
- disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di invalidi (lettera *l*);
- riassetto della disciplina concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale (lettera *n*);

- predisposizione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di linee guida per le amministrazioni locali concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali ed arredi urbani (lettera o);
- semplificazione delle procedure di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione (lettera p);

Il **comma 2 dell'articolo 2** prevede invece l'adozione di regolamenti di delegificazione (ai sensi dell'[articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988](#)), entro diciotto mesi dall'approvazione della legge e nel rispetto dei principi e criteri direttivi del comma, per determinate materie attualmente disciplinate dal codice della strada. La medesima disposizione è prevista dall'articolo 2, comma 3, del progetto di legge C. 731 (il termine è però di ventiquattro mesi). Le materie previste sono:

Regolamenti di delegificazione

- caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (lettera a); la medesima materia è indicata dall'articolo 2, comma 3, lettera a del progetto di legge C. 731

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).

- aggiornamento della segnaletica stradale in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione (lettera b); principio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera c del progetto di legge C. 731;
- 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 c); principio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera e del progetto di legge C. 731;
- 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 d); principio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera g del progetto di legge C. 731;

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".

- procedure di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici (lettera e); principio analogo è contenuto all'articolo 2, comma 3, lettera h del progetto di legge C. 731, il quale fa però riferimento anche alle modalità di produzione delle targhe automobilistiche;

Si ricorda che in base all'articolo 101 del codice della strada a 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.

- riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade e di ogni forma di occupazione del suolo stradale (lettera f).

L'articolo 2, comma 3, del progetto di legge C. 731 include tra le materie oggetto di delegificazione anche le seguenti:

- disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto di carichi sporgenti (lettera b);
- aggiornamento della segnaletica stradale e organizzazione della circolazione (lettera c);
- disciplina della manutenzione delle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici (lettera d);
- introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e persone (lettera f);
- disciplina della patente di guida BS, prevedendo che i possessori di tale patente possano guidare anche un veicolo con un rimorchio di massa superiore a 750 chilogrammi (lettera i);

disciplina per la tutela dell'utenza debole sulle strade, con particolare riguardo alla visibilità notturna dei ciclisti (lettera l);

- utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive (lettera m);

Si segnala inoltre che il progetto di legge C. 731 prevede, al **comma 4** dell'articolo 2 l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 3 con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione.

In proposito, si ricorda che l'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988 prevede espressamente, tra le altre cose, che regolamenti di delegificazione possano essere adottati per le materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia (al riguardo cfr. *infra* paragrafo "Incidenza sull'ordinamento giuridico") e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

Il **comma 3** 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 4** dell'articolo 2 prevede che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e di esecuzione di cui al comma 3, anche, previo parere del Dipartimento per la funzione pubblica, attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 3** prevede la possibilità di adottare, entro venti mesi dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi (comma 1; anche il progetto di legge C. 731 contiene analoga disposizione; in tal caso i decreti legislativi integrativi e correttivi possono essere però adottati entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi) e reca la clausola di invarianza finanziaria (comma 2 e 3).

Decreti legislativi correttivi e clausola di invarianza

## Relazioni allegare o richieste

Al testo del disegno di legge sono allegare la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa e l'analisi dell'impatto della regolamentazione.

## 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).

In proposito, si ricorda anche che la Commissione parlamentare per le questioni regionali, nel [parere favorevole](#) sull'A.C. 4662 reso nella seduta del 18 luglio 2012, invitava con un'osservazione la Commissione di merito a valutare l'opportunità di "precisare che l'attuazione delle disposizioni del provvedimento che afferiscono a **profili di competenza regionale venisse definita d'intesa con la Conferenza Stato-regioni**, sulla base di specifici progetti anche diversificati per aree regionali, con specifico riferimento ai criteri di delega di cui all'articolo 2 (presenti anche all'articolo 2 del disegno di legge in commento) afferenti al riassetto della disciplina concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale" (oggetto di delegificazione ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera f), nonché in relazione alle "linee

guida destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani" (criterio direttivo per la delega: art. 2, comma 1, lettera m). Il comma 1 dell'articolo 1 prevede invece che gli schemi siano adottati *sentita* la Conferenza unificata.

## Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

### Sicurezza stradale

Il 20 luglio 2010 la Commissione ha adottato un **piano d'azione** (COM(2010)389) per il periodo **2011-2020** volto a creare uno **spazio comune europeo della sicurezza stradale**.

Per favorire l'adozione di **standard di sicurezza stradale più severi** al fine di **dimezzare entro il 2020, rispetto al 2010, il numero delle vittime della strada** nell'UE, viene proposta una maggiore partecipazione di tutte le parti interessate e una più stretta collaborazione con gli Stati membri. Questi ultimi, nel pieno rispetto dei **principi di sussidiarietà e proporzionalità**, dovranno elaborare **piani e obiettivi nazionali specifici** concentrando gli interventi nei settori nei quali si registrano risultati meno soddisfacenti.

Il piano d'azione è stato esaminato dal **Parlamento europeo** che il 27 settembre 2011 ha approvato una **risoluzione**, nella quale, al fine di conseguire l'obiettivo "zero vittime", sollecita, tra l'altro, l'integrazione delle considerazioni legate alla sicurezza stradale in tutti i campi politici pertinenti, quali l'educazione, la salute, l'ambiente, la politica sociale e la cooperazione giudiziaria e di polizia. Il Parlamento invita inoltre la Commissione europea a designare, entro il 2014, un **coordinatore europeo** per favorire l'applicazione delle misure in materia di sicurezza stradale negli Stati membri; a creare un **forum di cooperazione** di pubblici ministeri, autorità di polizia, associazioni di vittime della strada e osservatori della sicurezza stradale per migliorare l'applicazione dei codici della strada; a commissionare uno **studio sull'impatto socioeconomico** dei decessi e delle lesioni dovuti agli incidenti stradali.

Il rafforzamento della sicurezza stradale costituisce una delle priorità del **Libro bianco** sulla politica europea dei trasporti (COM(2011)144), che conferma l'obiettivo di dimezzamento del numero delle vittime entro il 2020, avvicinandosi all'**obiettivo "zero vittime" entro il 2050**.

A tal fine, nel documento si sottolinea la necessità di armonizzare le tecnologie (es. sistemi di assistenza alla guida e limitatori di velocità), migliorare i controlli tecnici e la formazione, con particolare attenzione agli utenti della strada più vulnerabili, rafforzare la pubblica sicurezza nei trasporti, collaborare con gli Stati membri in particolare nel campo della sicurezza urbana.

Il **Libro bianco** è stato esaminato dal **Parlamento europeo**, che il 15 dicembre 2011 ha approvato una **risoluzione**, in cui si propone, tra l'altro, che la Commissione presenti entro il 2013, sulla base della relazione sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 e nel rispetto del principio di sussidiarietà, proposte specifiche per ridurre del 50% entro il 2020 il numero dei morti e dei feriti gravi in incidenti stradali rispetto al 2010. Si chiede, inoltre, che l'Unione finanzi programmi di ricerca e sviluppo espressamente dedicati alla **mobilità sostenibile e sicura**, al fine di portare avanti iniziative come «**e-safety**» per migliorare la sicurezza stradale e allestire le infrastrutture necessarie per introdurre il sistema per le chiamate d'emergenza «**e-call**».

Il **31 maggio 2012** la Commissione europea ha adottato un **documento di lavoro sulla sicurezza dei trasporti**, secondo il quale negli Stati membri si registrano ancora notevoli lacune per quanto riguarda la sicurezza del trasporto pubblico (tram, bus e metro), ferroviario, stradale e per via navigabile interna. La Commissione ha deciso pertanto di istituire un **gruppo di esperti per la sicurezza del trasporto terrestre** (decisione n. 2012/286/UE) che dovrà essere affiancato da un **gruppo consultivo** delle parti in causa per consentire anche all'industria di partecipare all'elaborazione delle misure in questo settore.

Il **3 luglio 2013** il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione sulla sicurezza stradale 2011-2020 – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti**, in cui fra l'altro si esorta la Commissione a fissare l'obiettivo di riduzione degli incidenti stradali del 40% per il periodo 2014-2020 e si invita a collegare il cofinanziamento UE dei progetti di **trasporto urbano a piani di mobilità urbana sostenibile** che includano

gli obiettivi UE di riduzione del numero di decessi e lesioni gravi causati da incidenti stradali.

### Controlli tecnici dei veicoli

Il **13 luglio 2012** è stato presentato dalla Commissione europea il **c.d. "pacchetto revisioni"**, di cui fanno parte:

- una **proposta di direttiva** che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai **documenti di immatricolazione dei veicoli** (COM(2012)381);
- un allegato alla proposta di regolamento relativo ai **controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali** circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (COM(2012)382);
- un allegato alla proposta di regolamento sul **controllo tecnico dei veicoli a motore** e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE (COM(2012)380).

Il pacchetto prospetta, in particolare, **controlli tecnici obbligatori a livello UE per scooter e motociclette**, aumento della frequenza dei controlli tecnici periodici per i veicoli vecchi, nonché per automobili e furgoni con chilometraggio particolarmente elevato, controlli tecnici obbligatori per i componenti elettronici di sicurezza, lotta alle falsificazioni del chilometraggio grazie alla registrazione delle letture del contachilometri.

*La Presidenza lituana ha inserito l'approvazione del pacchetto tra le sue priorità in materia di trasporti e avrebbe voluto raggiungere un accordo con il Parlamento europeo entro dicembre 2013. Il Consiglio ha espresso un orientamento generale il 10 giugno, ma il 2 luglio il Parlamento europeo in seduta plenaria lo ha approvato con emendamenti, pertanto il testo è stato rinviato alla Commissione di merito. La seconda lettura da parte del PE in seduta plenaria è prevista per il 3 febbraio 2014.*

Il **13 giugno 2013** la Commissione europea ha adottato due strumenti normativi volti a garantire che, entro ottobre 2015, tutti i nuovi modelli di autovetture siano equipaggiati del **sistema "E-call 112"** e che venga realizzata l'infrastruttura necessaria a ricevere e gestire in modo adeguato le E-call in centri per le chiamate di pronto intervento. Il pacchetto comprende una **proposta di regolamento** sui requisiti di omologazione (COM(2013)316), e una **proposta di decisione** sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza interoperabile (COM(2013)315). Il voto da parte del Parlamento europeo in seduta plenaria è previsto per il 2 aprile 2014.

Si segnala anche la **proposta di regolamento** (COM(2011)451) della Commissione del luglio 2011 di modifica del regolamento (CEE) 3821/1985, relativo all'**apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada** e del regolamento (CE) 561/2006. Il progetto legislativo, che sostituirà il regolamento "tachigrafo" del 1985, mira a contrastare le frodi e a ridurre gli oneri amministrativi avvalendosi appieno delle nuove tecnologie e introducendo una serie di nuove misure di regolamentazione.

*Il Parlamento europeo nel luglio 2012 ha raggiunto una **posizione in prima lettura**. A ottobre 2012 il Consiglio è pervenuto ad un **accordo politico** e, parallelamente, ha proseguito i negoziati informali con il Parlamento europeo al fine di trovare un accordo su un testo definitivo che le due istituzioni dovranno adottare congiuntamente in seconda lettura. L'assemblea plenaria del Parlamento europeo esaminerà il provvedimento in seconda lettura il 18 novembre 2013.*

## 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 presenti 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 parere favorevole era subordinato, tra le altre cose, alla **modifica dell'articolo 2, comma 3** dell'A.C. 4662 (di contenuto analogo a quello dell'articolo 2, comma 2, del disegno di legge in commento) integrando la disposizione in materia di delegificazione con la previsione delle "norme generali regolatrici delle materie

La procedura di delegificazione: profili problematici

che vengono delegificate", nonché con l'indicazione esplicita delle "disposizioni di legge da abrogare con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione".

La riformulazione del comma 3 dell'articolo 2 era anche richiesta, come condizione del [parere favorevole](#) reso nella seduta del 18 luglio 2012, dal **Comitato per la legislazione**.