

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione	70
Sui lavori della Commissione	70
Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di tassazione dei tabacchi lavorati e dei loro sucedanei, nonché di fiammiferi. Atto n. 106 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	70

SEDE CONSULTIVA:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 1512 ed abb. (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio</i>)	72
---	----

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 23 settembre 2014. — Presidenza del presidente Daniele CAPEZZONE.

La seduta comincia alle 14.10.

Variazione nella composizione della Commissione.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, comunica che il deputato Umberto Bossi entra a far parte della Commissione.

Sui lavori della Commissione.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, propone, concorde la Commissione, di procedere a un'inversione nell'ordine del giorno della seduta odierna, nel senso di procedere prima all'esame dello schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di tassazione dei tabacchi lavorati e dei loro sucedanei, nonché di fiammi-

feri, e quindi all'esame, in sede consultiva, del nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 1512 e abbinate, recante modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di tassazione dei tabacchi lavorati e dei loro sucedanei, nonché di fiammiferi.

Atto n. 106.

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo, rinviato nella seduta del 17 settembre scorso.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, esprime il suo compiacimento per l'andamento del Seminario istituzionale svoltosi ieri sulle tematiche relative alla revisione della tassazione sui tabacchi lavorati, che ha consentito un utile approfondimento

dei contenuti dello schema di decreto, attraverso un dibattito ampio ed articolato che ha visto la partecipazione, oltre che di numerosi deputati, di tutti i soggetti istituzionali coinvolti, nonché dei diversi operatori del settore.

In tale contesto ritiene che, in analogia con quanto avvenuto in occasione dei precedenti schemi di decreto predisposti in attuazione della delega per la riforma fiscale, l'esame da parte della Commissione possa procedere affidando al relatore il compito di presentare alla Commissione, quando sarà pronto, una proposta di parere, rispetto alla quale i gruppi potranno presentare proposte di modifica, ovvero decidere di formulare proposte alternative di parere.

Marco CAUSI (PD) concorda con la valutazione positiva espressa dal Presidente sul Seminario istituzionale svoltosi ieri, ringraziando in particolare tutti i componenti la Commissione che vi hanno partecipato. In tale ambito ritiene sussista un'ulteriore esigenza informativa che il Governo dovrebbe soddisfare, fornendo alla Commissione, in forma orale ovvero attraverso un contributo scritto, informazioni circa le problematiche di carattere legale, con particolare riguardo al profilo della normativa comunitaria, relative alla definizione di un'accisa minima o di un onere fiscale minimo sui tabacchi lavorati.

Girolamo PISANO (M5S) esprime la propria delusione per l'andamento del confronto tra i membri della Commissione e il Governo sul tema affrontato dal decreto legislativo in esame.

Con riferimento, in particolare, alle relazioni svolte, nel corso del Seminario istituzionale tenutosi ieri, dal Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e dal Consigliere per le politiche fiscali del Ministro dell'economia e delle finanze, dottor Vieri Ceriani, sottolinea come esse siano state complesse e articolate, fornendo molti dati utili alla valutazione di diversi aspetti sottesi all'esame del provvedimento e sviluppando simulazioni e previsioni che evidenziano l'approfondito lavoro svolto dal Governo.

In tale contesto, critica quindi l'atteggiamento dell'Esecutivo, il quale ha fornito i suddetti elementi informativi ai membri della Commissione solo in una fase avanzata dell'esame del provvedimento, mentre avrebbe dovuto coinvolgere maggioranza e opposizione in un confronto sul merito delle questioni affrontate nella fase precedente alla presentazione del provvedimento.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, con riferimento alla questione sollevata dal deputato Pisano, ricorda che ad alcune riunioni del Comitato ristretto informale in seno al quale sono stati approfonditi preventivamente, in congiunta con la Commissione Finanze e tesoro del Senato, i contenuti degli schemi di decreto finora trasmessi dal Governo, hanno partecipato anche il Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Peleggi, nonché il dottor Ceriani, i quali hanno illustrato, anche sotto il profilo tecnico, gli orientamenti dell'Esecutivo circa la revisione delle accise sui tabacchi.

Marco CAUSI (PD), in merito alle considerazioni svolte dal deputato Pisano, rileva come gli unici soggetti titolati a rappresentare, nelle sedute formali delle Commissioni, la posizione del Governo sono i Ministri o i Sottosegretari competenti per materia, mentre la partecipazione dei tecnici dell'Esecutivo ai lavori delle Commissioni può avvenire solo in sede di audizione o di incontri informali. Fatta questa premessa sottolinea come la relazione tecnica allegata allo schema di decreto risulti particolarmente ricca e consenta dunque, come forse mai avvenuto in precedenza, di approfondire quasi tutti gli aspetti tecnici connessi al provvedimento. Ulteriori elementi d'informazione sono stati inoltre posti a disposizione della Commissione nel corso del Seminario istituzionale svoltosi ieri, al quale, ricorda, ha partecipato anche il Sottosegretario Barretta, che seguirà in Commissione il provvedimento.

In tale contesto ritiene che il relatore dovrà ora raccogliere tutti gli elementi

emersi, nonché convocare il Governo ad un tavolo tecnico nel quale saranno coinvolti anche i gruppi di opposizione, in vista della predisposizione di una proposta di parere che potrà poi essere discussa dalla Commissione.

Girolamo PISANO (M5S), nel concordare con il deputato Causi circa il metodo di lavoro che la Commissione dovrà seguire ai fini della prosecuzione dell'esame del provvedimento, e nel sottolineare come ogni ulteriore approfondimento potrà certamente risultare utile, ribadisce come l'atteggiamento finora tenuto dal Governo abbia, ancora una volta, impedito alle forze politiche di opposizione di svolgere attivamente il proprio ruolo.

Sottolinea infatti come un maggior coinvolgimento dei componenti della Commissione, attraverso un confronto con l'Esecutivo nella fase propedeutica alla predisposizione dello schema di decreto, avrebbe consentito a tutte le forze politiche di raccogliere le informazioni e i dati necessari al fine di esprimere le proprie opinioni, anche formulando eventuali proposte alternative su questioni di merito, e fornire quindi spunti utili al Governo stesso. Rileva quindi come i gruppi di opposizione non riescano ad ottenere dal Governo i dati e le informazioni necessarie all'esame dei provvedimenti, diversamente da quanto avviene e per la maggioranza.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, avvertendo che la seduta di esame già prevista per domani non avrà luogo.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 23 settembre 2014. — Presidenza del presidente Daniele CAPEZZONE.

La seduta comincia alle 14.25.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nuovo testo unificato C. 1512 ed abb.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Sara MORETTO (PD), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, ai fini dell'espressione del parere alla IX Commissione Trasporti, il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 1512 Meta e abbinate, recante modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente. Il provvedimento, che ora si compone di 11 articoli, all'articolo 1 introduce una specificazione in materia di attuazione della norma di cui al comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada, il quale vieta ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati una serie di attività: aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. La disposizione richiamata rinvia al regolamento di esecuzione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 la determinazione delle distanze dal confine stradale, mantenendo comunque ferme le distanze tra gli alberi vicini ai confini previste dagli articoli 892 e 893 del codice civile (in via generale tre metri per alberi ad alto fusto; un metro e mezzo per alberi di non alto fusto; mezzo metro per siepi e viti).

In tale contesto, rileva come la modifica recata dall'articolo 1 preveda che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e

dei trasporti, sia stabilita la particolare disciplina per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie o in particolari condizioni orografiche, anche con riferimento alle diverse tipologie di divieti.

L'articolo 2 interviene invece sulla disciplina in materia di servizio di noleggio con conducente di cui all'articolo 85 del codice della strada. In particolare, la lettera *a)* modifica il comma 2, lettera *f)*, del predetto articolo 85, prevedendo che possano essere adibiti al servizio di noleggio con conducente anche i motoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone e non più solo gli autoveicoli utilizzati per tali modalità di trasporto. Conseguentemente, la lettera *b)*, attraverso una modifica al comma 4 del medesimo articolo 85, stabilisce che la sanzione prevista per la guida in violazione delle norme sul noleggio del conducente viene disposta per « chiunque guidi un veicolo adibito » a tale servizio e non, come attualmente previsto, « chiunque guidi un'autovettura adibita » al servizio medesimo.

Passando a illustrare l'articolo 3, fa presente come esso, al comma 1, modifichi l'articolo 103 del codice della strada, in materia di cessazione della circolazione dei veicoli sul territorio nazionale a causa di esportazione all'estero. In particolare, la lettera *a)* del comma 1, modificando il comma 1 del predetto articolo 103, prevede che, nel comunicare entro sessanta giorni al competente ufficio del Pubblico registro automobilistico l'avvenuta esportazione, l'intestatario o l'avente titolo debba restituire non solo il certificato di proprietà e la carta di circolazione, ma anche le targhe o la denuncia di smarrimento, furto o distruzione di tali documenti, mentre la lettera *b)* inserisce quattro nuovi commi dopo il comma 2 del medesimo articolo 103.

In dettaglio, specifica che il nuovo comma *2-bis* stabilisce che, in mancanza di tale documentazione, la comunicazione dell'esportazione risulti possibile solo:

presentando certificazione, legalizzata se prescritto e debitamente tradotta, dell'autorità straniera o del soggetto stra-

niero competenti nel Paese dove il veicolo è stato reimmatricolato o demolito, che attesti tali circostanze e che contenga il numero di targa o di telaio del veicolo interessato, oppure;

previa presentazione di fotocopia non autenticata della carta di circolazione estera debitamente tradotta ove non conforme al modello della direttiva 1999/37/UE.

Il nuovo comma *2-ter* dell'articolo 103 impedisce di procedere alla definitiva esportazione quando sul veicolo sono iscritti vincoli o gravami.

Per quanto attiene ai profili di competenza della Commissione Finanze, segnala il nuovo comma *2-quater*, ai sensi del quale per i veicoli esportati la tassa automobilistica continua ad essere dovuta quando non sia avvenuta la comunicazione di definitiva esportazione del veicolo secondo le modalità sopra descritte, facendo salva la registrazione richiesta a seguito di sentenza o di procedura concorsuale, mentre il nuovo comma *2-quinquies* stabilisce che la reimmatricolazione in Italia di veicoli definitivamente esportati all'estero è consentita nel rispetto delle disposizioni vigenti per i veicoli provenienti da canali d'importazione non ufficiali e previa visita di controllo. Il comma 2 dell'articolo 3 prevede che si provveda, entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge, alle conseguenti modifiche del regolamento di attuazione del Codice della strada, con particolare riferimento all'articolo 264 (recante attuazione delle disposizioni dell'articolo 103 del codice della strada), al fine di disciplinare la procedura di comunicazione di esportazione definitiva, anche per quanto concerne i veicoli non iscritti al pubblico registro automobilistico.

Illustra quindi l'articolo 4, il quale modifica l'articolo 110 del codice della strada in materia di immatricolazione delle macchine agricole. La lettera *a)* elimina la previsione del comma 2 del predetto articolo 110, secondo cui le macchine agricole possono essere immatrico-

late solo a nome di titolari di imprese agricole o di altri specifici soggetti (titolare di impresa forestale o che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, enti e consorzi pubblici), consentendo pertanto di procedere all'immatricolazione a tutti coloro che si dichiarino proprietari del mezzo. Conseguentemente, la lettera *b*) sopprime il comma 4 del citato articolo 110, il quale prevede che l'annotazione del trasferimento di proprietà sia condizionata dal possesso da parte del nuovo titolare dei requisiti richiesti al comma 2.

Con riferimento all'articolo 5 rileva come esso intervenga sui controlli dei veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo (SEE), introducendo un nuovo articolo 132-*bis* nel codice della strada.

Per quel che riguarda i profili di interesse della Commissione Finanze, segnala il comma 1 del nuovo articolo 132-*bis*, il quale prevede che i soggetti residenti in Italia circolanti alla guida di veicoli immatricolati in via provvisoria o definitiva in uno Stato UE o SEE debbano essere in grado di documentare le regolari detenzione e circolazione, al fine di verificare l'eventuale elusione delle disposizioni amministrative e tributarie italiane e il comma 2 del nuovo articolo 132-*bis*, il quale stabilisce la sanzione per la mancanza di documentazione in un ammontare compreso tra 84 e 335 euro, cui si aggiunge il ritiro della carta di circolazione per trenta giorni. Del ritiro della carta di circolazione viene data notizia allo Stato di immatricolazione e la carta stessa è restituita solo all'esito favorevole delle opportune verifiche. Durante il periodo del ritiro la circolazione è consentita solo attraverso un'apposita menzione da apporre sul verbale di contestazione. Il comma 3 del nuovo articolo 132-*bis* richiede, per i veicoli di proprietà di imprese estere di leasing o di locazione senza conducente circolanti in Italia che risultino nella disponibilità di residenti in Italia o di persone giuridiche con una sede legale o secondaria o di altro genere in Italia per

un periodo superiore a trenta giorni, la reimmatricolazione con targa italiana, attraverso l'individuazione di un domicilio italiano, come previsto dall'articolo 134 del codice della strada. In caso di mancata ottemperanza a tali previsioni viene previsto, anche in questo caso, il pagamento di una sanzione pecuniaria compresa tra 84 e 335 euro e il ritiro della carta di circolazione, che viene inviata al Dipartimento per i trasporti del Ministero al fine di effettuare d'ufficio la nuova immatricolazione, con comunicazione allo Stato di emissione della carta stessa. Il comma 4 del nuovo articolo 132-*bis* affida la definizione della normativa di dettaglio, nonché delle modalità di controllo dei veicoli con targa estera da reimmatricolare in Italia, al regolamento di attuazione del codice della strada.

Con riferimento all'articolo 6, segnala il comma 01, il quale interviene sulla disciplina relativa alla rilevazione della velocità dei veicoli: attraverso un'integrazione del comma 6-*bis* dell'articolo 142 del codice della strada, viene previsto che tra l'avviso di segnaletica di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità ci sia una distanza di almeno trecento metri. Il comma 1, integrando il dettato dell'articolo 142, comma 12-*quater*, del codice della strada, stabilisce che le relazioni sull'ammontare e sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada di spettanza degli enti locali siano pubblicate, entro il 30 giugno di ciascun anno, in un'apposita sezione del sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in formato dati di tipo aperto, come definito dall'articolo 68, comma 3, lettera *a*) del codice dell'amministrazione digitale.

Passando a illustrare l'articolo 7, rileva come esso, attraverso l'inserimento di un nuovo comma 4-*bis* nell'articolo 158 del codice della strada, consenta la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; la disposizione precisa che in ogni caso la

bicicletta non deve creare intralcio ai pedoni e non deve essere collocata lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.

L'articolo 8, che interveniva in materia di mobilità ciclistica, è stato soppresso nel corso dell'esame in sede referente.

Per quanto attiene agli ambiti di competenza della Commissione Finanze, segnala l'articolo 9, il quale interviene sulla disciplina dell'accertamento della violazione dell'obbligo di copertura assicurativa RC auto.

In merito ricorda che tale intervento si inserisce nell'ambito di un processo normativo che, a partire dalla scorsa legislatura, ha inteso introdurre strumenti di contrasto al fenomeno, particolarmente diffuso in alcune province italiane, della circolazione su strada di veicoli privi della copertura assicurativa RC auto. In tale processo la Commissione Finanze ha svolto un ruolo importante, approvando, in sede legislativa, il 30 giugno 2011, in un testo unificato, i progetti di legge C. 2699-ter, C. 1964 Barbato, C. 3544 Pagano e C. 3589 Bragantini (A.S. 2809), recanti istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore. Tale provvedimento, all'articolo 4, recava una serie di misure volte a contrastare la contraffazione dei contrassegni assicurativi RC auto.

In dettaglio, era previsto in primo luogo che il Ministro dello sviluppo economico con regolamento definisse le modalità per la progressiva dematerializzazione entro due anni dei contrassegni, prevedendo la loro sostituzione o integrazione con sistemi elettronici o telematici, anche in collegamento con banche dati, e prevedendo l'utilizzo, ai fini dei relativi controlli, dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni alle norme del codice della strada.

Inoltre veniva stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la motorizzazione, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, for-

masse periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione RC auto. La stessa Direzione generale per la motorizzazione avrebbe dovuto comunicare ai rispettivi proprietari l'inserimento dei veicoli nell'elenco, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Il predetto elenco è posto a disposizione delle forze dell'ordine e delle prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo.

Ricorda, inoltre, che veniva stabilito che la violazione dell'obbligo di assicurazione RC potesse essere rilevata, dandone informazione agli automobilisti, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature ed i mezzi tecnici per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di circolazione, approvati o omologati, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. In tale ambito si stabiliva che, qualora siano utilizzati tali dispositivi, non sussista l'obbligo di contestazione immediata.

Rammenta, a tale riguardo, che tali previsioni sono state poi in larga parte trasfuse in ulteriori interventi legislativi. In primo luogo l'articolo 13, comma 5, della legge n. 183 del 2011, aggiungendo tre nuovi commi dopo il comma 4-bis dell'articolo 193 del codice della strada, ha statuito che l'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201 del codice, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale. Al riguardo, specifica che si tratta, sostanzialmente, di

telecamere per il controllo del traffico su strade e autostrade; telecamere di controllo ai varchi delle zone a traffico limitato; autovelox. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati così ottenuti, emerga che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione è sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria.

Segnala che, successivamente, ulteriori misure in materia sono state introdotte dall'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012. In particolare il comma 1 del predetto articolo 31 prevede una progressiva dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada e la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici, entro due anni e previa emanazione di un regolamento interministeriale. La dematerializzazione del contrassegno consiste nella verifica sistematica dell'assolvimento dell'obbligo di assicurazione con controlli incrociati con banche dati di motorizzazione civile e ACI e banche dati delle compagnie. Viene previsto inoltre l'utilizzo, ai fini dei relativi controlli, dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni delle norme del codice della strada.

Passa quindi a illustrare il comma 2 dell'articolo 31, in base al quale il Ministero dei trasporti ha il compito di formare un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi. Dall'elenco sono esclusi i veicoli per i quali, con regolari contratti, sono stati disposti periodi di sospensione dell'assicurazione. Il Ministero dei trasporti comunica ai proprietari l'inserimento dei veicoli nel citato elenco, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui tali veicoli siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco

hanno 15 giorni di tempo per regolarizzare la loro posizione; trascorso tale termine l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture competenti in relazione al luogo di residenza del proprietario del veicolo.

A tale riguardo ricorda che, con il decreto ministeriale n. 110 del 2013, è stata istituita presso il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la banca dati alimentata dalle informazioni contenute nell'Archivio nazionale dei veicoli e nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, nonché dalle informazioni e dai dati forniti gratuitamente dalle imprese di assicurazione, contenente i dati relativi alla data di decorrenza, di sospensione e di scadenza delle coperture assicurative RC auto dei veicoli a motore. Le informazioni relative alla copertura assicurativa per la responsabilità civile verso i terzi sono rese disponibili mediante l'accesso telematico gratuito alla banca dati da parte di chiunque ne abbia interesse. Il comma 2-*bis* del citato articolo 31 precisa che le compagnie d'assicurazione rilasciano in ogni caso attestazione dell'avvenuta stipula del contratto e del pagamento del relativo premio entro i termini stabiliti. Il comma 3 del medesimo articolo 31 (sovrapponendosi alle integrazioni dell'articolo 193 del codice della strada recate dal già citato articolo 13, comma 5, della legge n. 183 del 2011), consente a sua volta di rilevare la violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, dandone informazione agli automobilisti interessati, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature e i mezzi tecnici per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione, approvati o omologati, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sot-

toposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione.

In tale ambito, segnala come la disposizione demandi a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, la definizione delle caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nonché le modalità di attuazione, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni.

In questo complesso contesto normativo il comma 1, lettera a), dell'articolo 9, introduce una nuova lettera *g-ter*) nel comma 1-*bis* dell'articolo 201 del codice della strada, integrando i casi nei quali la contestazione immediata della violazione non è necessaria. In dettaglio, tale nuova lettera *g-ter*) prevede che la violazione dell'obbligo di assicurazione RC auto può 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 assicurazione RC auto ai sensi del già citato articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1 del 2012. La lettera *b*) del comma 1 inserisce inoltre un nuovo comma 1-*quinqüies* nell'articolo 201 del codice della strada, al fine di disciplinare l'accertamento delle violazioni dell'obbligo di copertura RC auto tramite i dispositivi e le apparecchiature per l'apposito rilevamento.

Specifica quindi che il nuovo comma 1-*quinqüies* prevede innanzitutto, in analogia con quanto già previsto dal comma 1-*quater* del citato articolo 201 con riferimento alle violazioni dei limiti di velocità e di altre specifiche violazioni, che la rilevazione delle violazioni delle disposi-

zioni in materia di copertura assicurativa RC auto tramite i suddetti dispositivi non richiede la necessaria presenza degli organi di polizia stradale, qualora l'accertamento avvenga attraverso dispositivi o apparecchiature omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e tali strumenti siano gestiti direttamente dalla polizia stradale. La disposizione prevede inoltre che, qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati emerga che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione sia sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, pena l'applicazione della sanzione amministrativa prevista dall'articolo 180, comma 8 (pagamento di una somma da euro 419 ad euro 1.682).

Inoltre viene specificato che la documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature sopra richiamate costituisce atto di accertamento in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.

Rileva come, in sostanza, le integrazioni al codice della strada recate dal comma 1 dell'articolo 9, riprendano in parte il contenuto dei vigenti commi 4-*ter*, 4-*quater* e 4-*quinqüies* dell'articolo 193 del codice della strada, introdotti dal richiamato articolo 13, comma 5, della legge n. 183 del 2011: tuttavia esse sembrano motivate dall'esigenza di superare definitivamente ogni ostacolo normativo che ancora impedisce l'utilizzo dei dispositivi automatici per la rilevazione delle violazioni all'obbligo di assicurazione RC auto. Infatti, l'inserimento di tali previsioni nel corpo dell'articolo 201, che specificamente elenca i casi nei quali le violazioni al codice della strada possono essere rilevate e successivamente notificate senza obbligo di contestazione immediata, consente di estendere la predetta modalità di rilevazione, specificando inoltre che non è necessaria la presenza di organi di polizia

stradale quando gli apparecchi siano omologati per funzionare in modalità automatica, ed evitando in tal modo annullamenti successivi in sede di ricorso.

Peraltro, segnala comunque l'opportunità di valutare nel dettaglio il coordinamento tra le predette disposizioni, al fine di evitare inutili duplicazioni o sovrapposizioni tra le diverse previsioni.

In conseguenza delle modifiche recate dal comma 1, lettera *a*), il comma 2 abroga il comma 3 dell'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012, il quale contiene, come indicato, una disciplina sostanzialmente analoga. La differenza sostanziale riguarda il fatto che le caratteristiche dei dispositivi e delle apparecchiature di rilevamento della violazione dell'obbligo di RC auto non devono più essere definite con decreto interministeriale (sentiti l'IVASS e il Garante della *privacy*), come stabilisce la norma che si intende abrogare, la quale prevede al riguardo anche protocolli d'intesa con i comuni. Evidenzia, peraltro, come tale decreto interministeriale non sia stato emanato.

L'articolo 10 interviene sulla disciplina dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti allo Stato, per violazioni del codice della strada. In particolare il comma 1, lettera *a*), integrando il comma 2 dell'articolo 208 del codice della strada, aggiunge una nuova finalizzazione nel riparto delle sanzioni, stabilendo che una percentuale pari al 15 per cento del totale annuo dei proventi (determinato nella misura del 5 per cento dei proventi delle infrazioni spettanti ad organi dello Stato, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *x*), della legge n. 190 del 1991) sia destinata al Ministero dell'interno per l'intensificazione dei controlli su strada.

Al riguardo rammenta che le finalizzazioni dei proventi delle sanzioni attualmente previste sono: 1) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per studi attinenti alla sicurezza stradale, nella misura dell'80 per cento del totale annuo, determinato come indicato in precedenza; 2) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per studi attinenti alla sicurezza del veicolo, nella misura del 20 per cento

del totale annuo sopra richiamato; 3) al Ministero dell'istruzione per l'insegnamento dell'educazione stradale, nella misura del 7,5 per cento del totale annuo. La lettera *b*) del comma 1, attraverso l'inserimento di un nuovo comma 5-*bis* nel predetto articolo 208, stabilisce che i soggetti accertatori delle violazioni abbiano l'obbligo di trasmettere in via telematica al Ministero dell'interno, entro il 31 marzo di ciascun anno, i dati relativi alle sanzioni comminate nell'anno precedente, con particolare riferimento ai dati sull'entità delle sanzioni per ciascuna tipologia.

Fa presente, al riguardo, che tali dati devono essere resi disponibili in un'apposita sezione del Ministero dell'interno in un formato di tipo aperto, in modo da permettere la consultazione sulla base di criteri temporali e territoriali (con disaggregazione a livello comunale, provinciale e regionale e per tipologia di infrazione).

L'articolo 11, inserendo un nuovo comma 3-*ter*.1 nell'articolo 219 del codice della strada, stabilisce il divieto di conseguire una nuova patente per il soggetto che, alla guida con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti, si rende responsabile di omicidio colposo con violazione delle norme di circolazione stradale di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale. La disposizione prevede inoltre il divieto di conseguire la patente qualora il soggetto responsabile di tale reato ne fosse privo.

In conseguenza delle modifiche recate dall'articolo 11, l'articolo 12 prevede, attraverso una modifica dell'articolo 222 del codice della strada, che, nel caso di sentenza irrevocabile di condanna per il reato di omicidio colposo richiamato dal medesimo articolo 11, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza trasmetta entro quindici giorni copia autentica al prefetto del luogo dove è stato commesso il reato: il prefetto emette nei confronti del soggetto che ha commesso il reato un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato.

Mario SBERNA (PI) chiede se il meccanismo di rilevazione delle violazioni attraverso i dispositivi automatici riguardi anche le violazioni degli obblighi di revisione dei veicoli.

Sara MORETTO (PD), *relatore*, in merito alla questione posta dal deputato Sberna rileva come il testo trasmesso dalla Commissione Trasporti si riferisca solo alla rilevazione delle violazioni dell'obbligo di assicurazione RC auto.

Marco CAUSI (PD) ricorda che, in occasione dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 145 del 2013 (cosiddetto « Destinazione Italia »), il quale conteneva, all'articolo 8, poi soppresso nel corso dell'esame stesso, anche una serie di disposizioni in materia di assicurazioni RC auto, era stato sollevato anche il tema dell'affidamento della banca dati attraverso la quale riscontrare quali siano i veicoli immatricolati privi della

predetta copertura assicurativa, ponendo l'interrogativo se sia più opportuno assegnare tale compito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero all'IVASS. Ritiene pertanto opportuno valutare se affrontare anche tale questione nell'ambito del provvedimento in esame.

Girolamo PISANO (M5S), con riferimento alla tematica richiamata dal deputato Causi, ricorda come in quella sede era emersa anche la problematica relativa ai contratti di appalto per la gestione della predetta banca dati.

Sara MORETTO (PD), *relatore*, si riserva di approfondire le questioni emerse nel corso del dibattito ai fini della formulazione di una proposta di parere.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta di domani.

La seduta termina alle 14.40.