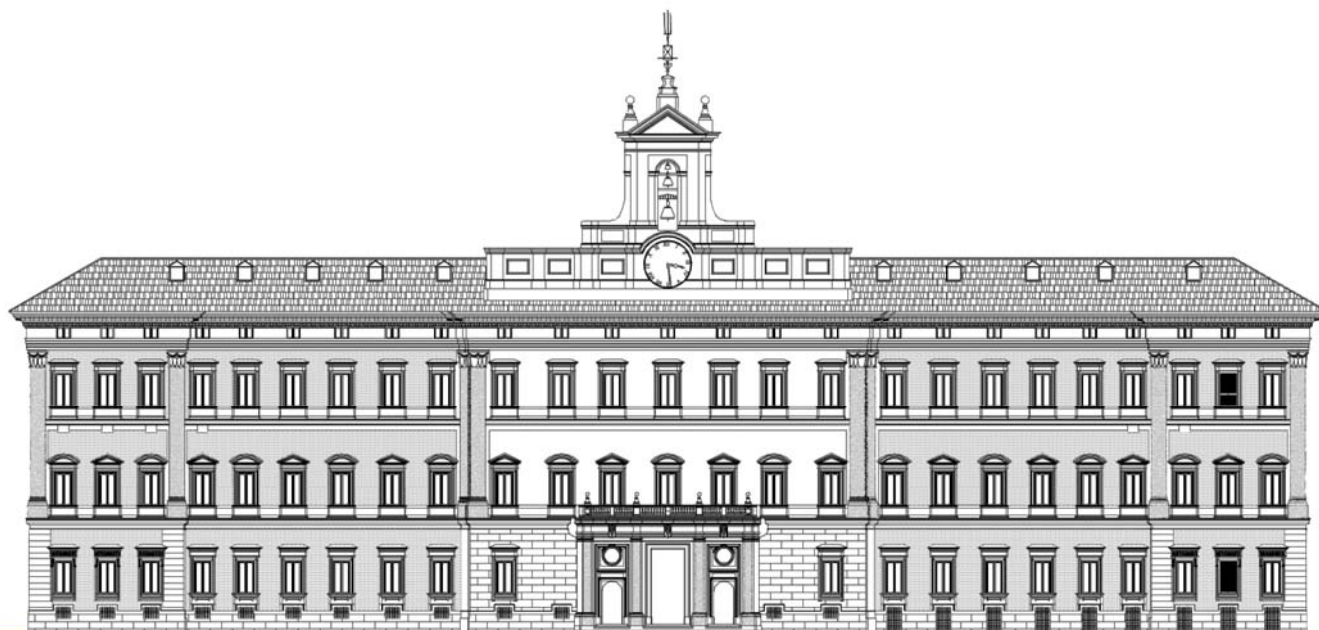




Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 731 e abb.

Delega al Governo per la riforma del Codice della strada

(Nuovo testo unificato)

N. 140 – 17 settembre 2014



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 731 e abb.

Delega al Governo per la riforma del Codice della strada

(Nuovo testo unificato)

N. 140 – 17 settembre 2014

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura, evidenziata da apposita cornice, è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

Estremi del provvedimento

A.C. 731 e abb.

Titolo breve: Delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992

Iniziativa: parlamentare
in prima lettura alla Camera

Commissione di merito: IX Commissione

**Relatori per la
Commissione di merito:** Gandolfi

Gruppo: PD

Relazione tecnica: assente

Parere richiesto

Destinatario: alla IX Commissione in sede referente

Oggetto: nuovo testo unificato

INDICE

ARTICOLI 1-3	3
REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA	3

PREMESSA

Il progetto di legge reca una delega al Governo per la riforma del Codice della strada¹

È oggetto della presente Nota il nuovo testo unificato elaborato² dalla Commissione di merito (Trasporti) sulla base della proposta di legge n. 731, di iniziativa parlamentare³, e del disegno di legge n. 1588, di iniziativa governativa. Quest'ultimo è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano, di seguito, le norme considerate dalla relazione tecnica e le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLI 1-3

Revisione del Codice della strada

Le norme delegano il Governo ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge, decreti legislativi di modifica e riordino del Codice della strada (articolo 1)

I decreti legislativi sono adottati con l'osservanza, tra l'altro, dei seguenti principi e criteri direttivi (articolo 2):

- armonizzazione delle disposizioni del Codice con le altre norme di settore nazionali, comunitarie o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade [comma 1, lettera *a*]);
- conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea [comma 1 lettera *b*]);
- semplificazione del Codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo [comma 1, lettera *c*]);

¹ D. Lgs. 285/1992.

² Il testo unificato è stato adottato dalla Commissione di merito (Trasporti) in data 28 maggio 2014. Il testo è stato poi modificato dalle proposte emendative approvate dalla medesima Commissione nelle sedute di luglio 2014 (v. sedute del 2, del 9, del 16, del 17 e del 22 luglio 2014).

³ Si ricorda che la proposta di legge C. 731 riprende - nel suo testo iniziale - il contenuto dell'A.C. 4662-A della XVI legislatura, il cui iter in sede referente è stato concluso dalla Commissione trasporti della Camera il 27 settembre 2012. L'esame del provvedimento non è stato poi completato in Assemblea prima della conclusione della legislatura.

- revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano [comma 1, lettera d)]. In tale ambito si prevede, fra l'altro, l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero di telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti [comma 1, lettera d), numero 7)];
- aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione delle infrastrutture, dello spazio stradale, della segnaletica e degli arredi urbani [comma 1, lettera e)];
- riordino dei compiti di polizia stradale e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale [comma 1, lettera g)];
- promozione della diffusione e dell'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli presso il Ministero delle infrastrutture, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli [comma 1, lettera h)];
- revisione dell'apparato sanzionatorio. Si prevede, fra l'altro, un inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi ed una revisione delle procedure concernenti l'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie. In particolare, si prevede che - nel caso delle violazioni accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato - una quota non inferiore al 15 per cento delle relative entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno, finalizzato all'intensificazione dei controlli su strada. Si prevede inoltre che una quota non inferiore al 20 per cento delle medesime entrate sia destinata ad alimentare un secondo Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi attuativi [comma 1, lettera i)];
- revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, inclusa la semplificazione delle procedure previste per il ricorso al prefetto [comma 1, lettere l) ed m)];
- attribuzione al Ministero della salute del compito di adottare linee guida cogenti in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente. Previsione che il rinnovo di validità della patente dei conducenti con età superiore a ottanta anni abbia la durata di un anno e sia effettuato senza oneri aggiuntivi per i conducenti stessi [comma 1, lettera o)];

Il Governo è altresì autorizzato a emanare regolamenti volti a disciplinare determinate materia, tra le quali:

- caratteristiche specifiche della segnaletica stradale [comma 2, lettera c)];
- disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici [comma 2, lettera d)];
- classificazione, accertamento dei requisiti di idoneità, omologazione e controlli di conformità dei veicoli, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore [comma 3, lettera e)];
- istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità [comma 2, lettera f)].

Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai predetti regolamenti, riguardanti fra l'altro la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 2, comma 5)

Dall'attuazione del provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai necessari adempimenti avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. (articolo 3, commi 2 e 3).

La relazione tecnica allegata al disegno di legge C 1588 afferma, con riferimento ad una disposizione di analogo tenore a quella di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b) [sistemi telematici per la rilevazione delle infrazioni], che il criterio direttivo di delega si articola in due momenti: introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione di sistemi telematici e, successivamente, installazione degli stessi. Sotto il primo profilo si tratta di un'attività squisitamente normativa, che consiste nell'arricchire il ventaglio di ipotesi nelle quali, in deroga all'obbligo di contestazione immediata della violazione, può procedersi alla contestazione a seguito di accertamento a distanza.

La RT precisa che il legislatore delegato potrà prevedere, per talune ipotesi, l'ampliamento del confronto tra i dati già acquisiti dagli attuali dispositivi e quelli a disposizione della banca dati del Centro elaborazione dati (CED) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ad esempio, acquisito il numero di targa del veicolo, potrà consentire di verificare l'assolvimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile o di revisione periodica); per altre ipotesi il legislatore delegato potrà invece prevedere l'omologazione di diverse e ulteriori apparecchiature, in grado di acquisire dati diversi (ad esempio, massa e dimensioni dei veicoli o conformità alle prescrizioni di circolazione delle merci pericolose), parimenti da confrontare con quelli esistenti nelle banche di dati del CED ovvero di altri enti e organismi pubblici competenti.

Una volta apprestato lo strumento giuridico, nella fase successiva si procederà all'installazione degli apparati: in tal caso – in esatta analogia con quanto oggi accade, ad esempio, per i congegni autovelox e tutor o per i sistemi di rilevazione dell'accesso a zone

a traffico limitato – la valutazione della possibilità e convenienza sarà rimessa agli enti proprietari delle strade, i quali, ai sensi dell'articolo 208, comma 1, secondo periodo, e comma 4, del Codice della strada, sono già attualmente destinatari dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti dall'accertamento delle sanzioni, che, in quota parte, devono essere destinati anche a tal fine. Con riguardo a tale specifico criterio di delega, la RT rappresenta che gli esistenti sistemi di rilevazione a distanza presuppongono già l'incrocio dei dati rilevati dalle apparecchiature con quelli archiviati presso il CED. Tale attività, che adegua i procedimenti amministrativi all'evoluzione del progresso tecnologico, costituisce un processo da tempo avviato, del quale l'ulteriore attività in esame rappresenta il naturale sviluppo. La RT conclude, quindi, che, in termini di oneri finanziari, nessun intervento ulteriore risulta necessario rispetto alle attuali risorse già in dotazione all'amministrazione: la *ratio* del citato criterio direttivo deve dunque rinvenirsi nella necessità di puntuali previsioni normative che autorizzino interventi di «semplificazione e dematerializzazione» in settori sempre più ampi.

Con riferimento, inoltre ad una disposizione di analogo tenore a quella di cui all'articolo 2, comma 1, lettera i) [revisione dell'apparato sanzionatorio], la RT, per quanto riguarda la previsione delle misure premiali in ordine all'applicazione delle sanzioni, precisa che la disposizione non è suscettibile di determinare oneri a carico della finanza pubblica, in quanto si tratta di entrate eventuali collegate all'applicazione di sanzioni.

Al riguardo si osserva che, in assenza di elementi di dettaglio circa i possibili profili applicativi delle norme in esame, non appare possibile verificare la coerenza degli interventi previsti dal testo rispetto all'obbligo di neutralità finanziaria disposto dall'articolo 3.

Ciò sia per quanto riguarda taluni principi e criteri direttivi che potrebbero richiedere investimenti a carico delle pubbliche amministrazioni nei settori interessati dalla nuova disciplina (sistemi di interconnessione fra trasporto pubblico e privato⁴; miglioramento della sicurezza per biciclette e ciclomotori⁵; realizzazione e manutenzione delle infrastrutture e della segnaletica⁶; accessibilità dei dati sui veicoli e sulle infrazioni attraverso strumenti telematici⁷), sia per quanto riguarda una serie di previsioni la cui attuale formulazione in termini generici non consente di escludere l'assenza di effetti finanziari (riordino dei compiti

⁴ Articolo 2, comma 1, lett. d), numero 4).

⁵ Articolo 2, comma 1, lett. d), numero 5). Articolo 2, comma 2, lett. l).

⁶ Articolo 2, comma 1, lett. d) ed e). Articolo 2, comma 2, lett. c), d) ed l).

⁷ Articolo 2, comma 1, lett. b-bis).

di polizia e dei servizi ausiliari⁸; revisione della disciplina sanzionatoria⁹; controlli di regolarità e di conformità¹⁰).

Su tali aspetti andrebbero acquisiti chiarimenti dal Governo.

Nell'ambito di tali chiarimenti, in particolare, andrebbe acquisita una precisazione in ordine ai possibili effetti finanziari di una riduzione delle sanzioni amministrative pecuniarie nel caso dei pagamenti effettuati entro termini abbreviati [(articolo 2, comma 1, lett. i), numero 1)]. Infatti, pur prendendo atto di quanto affermato dalla relazione tecnica circa la natura incerta ed eventuale delle entrate da sanzioni, si osserva che i riflessi finanziari connessi ad una loro riduzione vanno verificati tenendo conto, da una parte, dell'incidenza dei pagamenti che già attualmente vengono effettuati entro termini ravvicinati dalla contestazione o dalla notificazione, dall'altra, del possibile effetto di incentivazione al pagamento più celere per i trasgressori che attualmente non adempiono entro i termini.

Andrebbe inoltre fornito un chiarimento in merito ai possibili riflessi onerosi connessi all'iscrizione volontaria del telaio delle biciclette nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti¹¹, in mancanza di una specifica previsione di oneri a carico del richiedente.

Riguardo alle previsioni in base alla quale il rinnovo di validità della patente dei conducenti con età superiore a ottanta anni dovrebbe avere la durata di un anno e dovrebbe essere effettuato senza oneri aggiuntivi per i conducenti¹², andrebbero espressamente esclusi eventuali effetti onerosi per la finanza pubblica. Si ricorda infatti che, a normativa vigente¹³, il rinnovo per i conducenti con età superiore a ottanta anni ha scadenza biennale.

Con riferimento alle nuove finalizzazioni dei proventi delle sanzioni pecuniarie per violazioni del Codice accertate dal personale dello Stato¹⁴, andrebbe chiarito il coordinamento fra tale norma (che prevede la costituzione di due appositi Fondi, alimentati da determinate quote di

⁸ Articolo 2, comma 1, lett. g).

⁹ Articolo 2, comma 1, lett. i).

¹⁰ Articolo 2, comma 1, lett. g-bis), g-ter) ed o); articolo 2, comma 2, lett. e).

¹¹ Articolo 2, comma 1, lett. d), numero 7).

¹² Articolo 2, comma 1, lett. o).

¹³ Articolo 11 del DL 5/2012.

¹⁴ Articolo 2, comma 1, lett. i), numero 9).

detti proventi) e la disciplina vigente¹⁵. Quest'ultima, infatti, dispone che i proventi delle sanzioni pecuniarie devoluti allo Stato siano destinati ad una serie di finalità puntualmente individuate dal testo: attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; studi, ricerche e promozione della sicurezza stradale; educazione stradale; assistenza e previdenza del personale del comparto sicurezza; studi e ricerche sulla sicurezza dei veicoli.

Riguardo, infine, alla norma che prevede l'installazione di sistemi telematici di rilevazione delle infrazioni¹⁶, si prende atto di quanto affermato dalla relazione tecnica circa la sostanziale facoltatività delle misure previste dal testo per gli enti proprietari delle strade, ai quali dovrebbero essere rimesse le valutazioni circa la possibilità e la convenienza dell'introduzione dei nuovi dispositivi. Sul punto, pertanto, non si formulano osservazioni, nel presupposto che la delega abbia per oggetto misure volte a favorire (e non a prescrivere, quindi) la diffusione di tali sistemi telematici e che le pubbliche amministrazioni interessate possano provvedere compatibilmente con i loro equilibri finanziari.

¹⁵ Articolo 208 del Codice della strada.

¹⁶ Articolo 2, comma 1, lett. *b*).