



Modifiche al codice della strada per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero - Testo unificato

A.C. 1512

Dossier n° 26 - Elementi di valutazione per la compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea
16 settembre 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1512
Titolo:	Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero
Iniziativa:	Parlamentare
Numero di articoli:	5
Date:	
presentazione:	8 agosto 2013
assegnazione:	18 novembre 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, VI Finanze (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), VIII Ambiente, X Attività Produttive e XIV Politiche dell'Unione Europea

Contenuto

L'esame della proposta di legge C. 1512 è iniziato presso la IX Commissione trasporti nella seduta del 16 aprile 2014. Alla proposta di legge sono state successivamente abbinate altre sedici proposte di legge. Per l'esame delle proposte nella seduta dell'8 maggio 2014 si è proceduto alla nomina di un comitato ristretto. Nella seduta del 24 luglio 2014 il Comitato ristretto ha concluso i suoi lavori, licenziando un testo unificato delle diverse proposte. Nella seduta del 4 agosto 2014 la IX Commissione ha approvato alcuni emendamenti al testo unificato. Di seguito è riportata una sintesi del contenuto del testo unificato come risultante dagli emendamenti approvati.

[L'iter](#)

L'articolo 1 introduce una specificazione in materia di attuazione del divieto previsto dal comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992). Tale disposizione vieta infatti ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; di costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; di impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. La disposizione rinvia al regolamento di esecuzione del codice (D.P.R. n. 495/1992) la determinazione delle distanze dal confine stradale entro le quali vige il divieto, mantenendo comunque ferme le distanze tra gli alberi vicini a 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). La modifica introdotta prevede ora 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.

[Distanze minime da sede stradale](#)

L'articolo 2 modifica la disciplina in materia di servizio di noleggio con conducente di cui all'articolo 85 del codice della strada. In particolare, con una modifica al comma 2, lettera f), si prevede che possano essere adibiti al servizio di noleggio con conducente anche i

[Noleggio con conducente](#)

motoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone e non più solo gli autoveicoli utilizzati per tali modalità di trasporto. Conseguentemente, con una modifica al comma 4, 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, per "chiunque guidi un autovettura adibita" al servizio.

L'articolo 3 modifica, al comma 1, la disciplina in materia di cessazione della circolazione dei veicoli sul territorio nazionale a causa di esportazione all'estero contenuta nell'articolo 103 del codice della strada. In particolare si 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 (modifica al comma 1 dell'articolo 103 operata dalla lettera a) del comma 1 dell'articolo 3). Si prevede poi 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 straniero 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 (nuovo comma 2-bis dell'articolo 103 introdotto dalla lettera b) del comma 1 dell'articolo 3, che introduce anche i successivi commi 2-ter, 2-quater e 2-quinquies).

Esportazione
dei veicoli

Si ricorda che la direttiva 1999/37/UE disciplina i documenti di immatricolazione dei veicoli. In particolare la direttiva prescrive che (art. 4) la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro sia riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro e che (art. 5) ai fini della nuova immatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro le autorità competenti esigano in ogni caso la consegna della parte I della vecchia carta di circolazione e, qualora sia stata rilasciata, la consegna della parte II (i contenuti delle due parti sono individuati negli allegati alla direttiva).

Non si può procedere alla definitiva esportazione quando sul veicolo sono iscritti vincoli o gravami (nuovo comma 2-ter dell'articolo 103); inoltre la tassa automobilistica continua ad essere dovuta quando non sia avvenuta la comunicazione di definitiva esportazione secondo le modalità sopra descritte; fatta salva la registrazione richiesta a seguito di sentenza o di procedura concorsuale (comma 2-quater); infine 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 (comma 2-quinquies).

La disposizione prevede infine che si provveda alle conseguenti modifiche del regolamento di attuazione del Codice della strada, entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge, con particolare riferimento all'art. 264 (attuazione delle disposizioni dell'art. 103), anche per quanto concerne i veicoli non iscritti al pubblico registro automobilistico (comma 2).

L'articolo 4, attraverso una modifica del comma 2 dell'articolo 110 del codice, sopprime la previsione che le macchine agricole possano essere immatricolate 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 di procedere all'immatricolazione a tutti coloro che si dichiarino proprietari del mezzo. Conseguentemente è soppresso il comma 4 che prevede che l'annotazione del trasferimento di proprietà sia condizionata dal possesso da parte del nuovo titolare dei requisiti richiesti al comma 2.

Macchine
agricole

L'articolo 5 interviene in materia di controlli sui veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea (UE) o allo Spazio economico europeo (SEE), attraverso l'introduzione di un nuovo art. 132-bis nel codice della strada. In particolare si 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 (comma 1). La sanzione per la mancanza di documentazione va da 84 a 335 euro, cui si aggiunge il ritiro della carta di circolazione per trenta giorni. Del ritiro viene data notizia allo Stato di immatricolazione e la carta è restituita solo all'esito favorevole delle opportune verifiche. Durante il periodo del ritiro la circolazione

Immatricolazioni
all'estero

è consentita solo attraverso un'apposita menzione da apporre sul verbale di contestazione (comma 2). Per i veicoli di proprietà di imprese estere di leasing o di circolazione senza conducente 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, si richiede la reimmatricolazione con targa italiana, attraverso l'individuazione di un domicilio italiano, come previsto dall'articolo 134 del codice. In mancanza si prevede anche in questo caso il pagamento della sanzione pecuniaria sopra indicata e il ritiro della carta di circolazione, con il suo invio 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 (comma 3). La previsione di ulteriore normativa di dettaglio è rimessa alle modifiche del regolamento di attuazione del codice (comma 4).

L'articolo 6 prevede (comma 1) che le relazioni sull'ammontare e sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada di spettanza degli enti locali (previste dall'articolo 142, comma 12-quater) 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 (decreto legislativo n. 82/2005). La disposizione del codice dell'amministrazione digitale richiamata definisce "formato di tipo aperto" un "formato di dati reso pubblico, documentato esaustivamente e neutro rispetto agli strumenti tecnologici necessari per la fruizione dei dati stessi". Nel corso dell'esame in Commissione all'articolo 6 è stato inserito un nuovo comma 01. Il comma 01 prevede, attraverso una modifica dell'articolo 142, comma 6-bis, del codice, che i sistemi di rilevamento automatico della velocità debbano essere posti ad almeno trecento metri rispetto all'avviso di segnaletica di riduzione della velocità.

Proventi
sanzioni e
sistemi
rilevamento
automatico

L'articolo 7 consente, attraverso un nuovo comma 4-bis, inserito nell'articolo 158 del codice della strada, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; si 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.

Sosta biciclette

L'articolo 8 del testo unificato elaborato dal comitato ristretto è stato soppresso nel corso dell'esame in Commissione.

Soppressione
art. 8

L'articolo interveniva in materia di mobilità ciclistica al fine di prevedere che nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i ciclisti potessero circolare anche in senso opposto a quello di marcia di tutti gli altri veicoli qualora tale facoltà fosse prevista con ordinanza e segnalata con l'aggiunta ai segnali verticali di divieto o di obbligo generico del pannello integrativo di eccezione per i velocipedi. Si intendeva inoltre specificare che l'obbligo per i velocipedi di circolare sulle piste loro riservate valesse unicamente quando tali piste fossero esclusivamente riservate ai velocipedi e non quando esse fossero riservate, oltre che ai velocipedi, anche ad altre tipologie di veicolo.

L'articolo 9 interviene sulla disciplina dell'accertamento della violazione dell'obbligo di copertura RC auto. Si prevede, al comma 1, lettera a), che tale violazione 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 (previsto dall'articolo 31, comma 2, del D.L. n. 1 del 2012: si ricorda che con D.M. 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 r.c. 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). Conseguentemente, il comma 2 abroga il comma 3 dell'articolo 31 del D.L. n. 1 del 2012, il quale contiene una disciplina sostanzialmente analoga a quella introdotta dal comma 1, lettera a), con qualche correttivo, direttamente nel codice della strada. 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 IVASS e Garante della privacy), come stabilisce la norma che si intende abrogare (il decreto interministeriale non risulta peraltro

Violazione
obbligo RC auto

emanato). L'articolo 9 introduce, inoltre, al comma 1, lettera b), un nuovo comma 1-quinquies all'articolo 201 del codice della strada, al fine di disciplinare la notificazione delle violazioni dell'obbligo di copertura RC auto accertate tramite i dispositivi e le apparecchiature per l'apposito rilevamento. Per l'efficace funzionamento dei citati dispositivi si prevede l'omologazione ovvero l'approvazione per il funzionamento in modo completamente automatico (analogamente a quanto già previsto dall'articolo 193, comma 4-ter, del codice della strada, con riferimento ai dispositivi e alle apparecchiature indicate: c.d.: autovelox, dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici ecc.). E' precisato, inoltre che la violazione delle rilevazioni circa la mancata copertura assicurativa obbligatoria tramite i suddetti dispositivi non richiede la necessaria presenza degli organi di polizia stradale.

Il comma 1-quinquies riproduce sostanzialmente quanto già disposto dai vigenti commi 4-ter, 4-quater e 4-quinquies dell'articolo 193 del codice della strada. 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). La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui sopra 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.

L'articolo 10 interviene sulla disciplina dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti allo Stato, per violazioni del codice della strada, attraverso due modifiche all'articolo 208 del codice. In particolare si prevede, al comma 1, lettera a), l'introduzione di una nuova finalizzazione nel riparto delle sanzioni, stabilendo che una percentuale pari al 15 per cento del totale annuo dei proventi sia destinata al Ministero dell'interno per l'intensificazione dei controlli su strada.

Destinazione
proventi
sanzioni

Le finalità attualmente previste, al comma 2 dell'articolo 208, sono: 1) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per studi attinenti alla sicurezza stradale (nella misura dell'80 per cento della quota del 5 per cento dell'ammontare complessivo individuata dall'articolo 2, comma 1, lettera x) della legge n. 190/1991); 2) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per studi attinenti alla sicurezza del veicolo (nella misura del 20 per cento della quota del 5 per cento dell'ammontare complessivo sopra richiamata); 3) al Ministero dell'istruzione per l'insegnamento dell'educazione stradale (nella misura del 7,5 per cento dell'ammontare complessivo).

Al comma 1, lettera b) si stabilisce l'obbligo di trasmissione, entro il 31 marzo di ciascun anno, da parte degli soggetti accertatori dei dati relativi alle sanzioni comminate nell'anno precedente. Si tratta in particolare dei dati sull'entità delle sanzioni per ciascuna tipologia. I 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 prevede, attraverso un'integrazione dell'articolo 219 del codice della strada, un divieto di conseguire una nuova patente per il soggetto responsabile di omicidio 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 (si tratta della fattispecie disciplinata dall'articolo 589, terzo comma, del codice penale). Si prevede inoltre un divieto di conseguire la patente qualora il soggetto ne fosse privo. Conseguentemente, 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 sopra richiamato il cancelliere del giudice trasmetta entro quindici giorni copia autentica al prefetto del luogo della commessa violazione che emette nei confronti del soggetto che ha commesso il reato un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato. Come specifica la norma, la sentenza è definita irrevocabile dall'articolo 648 del codice di procedura penale quando contro la stessa non è ammessa impugnazione diversa da quella per la revisione del processo, ovvero, se l'impugnazione è ammessa, sono decorsi i termini per la sua presentazione.

Revoca patente

Si ricorda che in presenza di omicidio colposo con violazione del codice della strada, l'art. 222 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 dall'accertamento del reato (il termine ordinario di durata della revoca è due anni).

Esame del provvedimento in relazione alla normativa europea

Le disposizioni dell'articolo 5, che tra le altre cose introducono nuovi obblighi per i residenti in Italia circolanti alla guida di veicoli immatricolati in paesi dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, devono essere valutate alla luce del principio di libera circolazione sancito dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (artt. 45 e seguenti) e con riferimento a quanto previsto dalla [direttiva 1999/37/UE](#) in materia di documenti di immatricolazione dei veicoli, come modificata dalla direttiva 2014/46/CE. In particolare, come si è visto, la direttiva prescrive che (art. 4) la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro sia riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro e che (art. 5) ai fini della nuova immatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro le autorità competenti esigano in ogni caso la consegna della parte I della vecchia carta di circolazione e, qualora sia stata rilasciata, la consegna della parte II. Al riguardo, ai fini della compatibilità dell'articolo 5 del provvedimento con il diritto dell'Unione europea, deve essere quindi valutato se la previsione da parte di tale articolo di obblighi ulteriori rispetto a quelli previsti dalla [direttiva 1999/37/UE](#) risulti coerente con il rispetto del principio della libertà di circolazione.

Analoga valutazione deve essere compiuta con riferimento all'articolo 3, comma 1, lettera b, capoverso 2-*quinquies*.

Rispetto della
libertà di
circolazione