

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 2446

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PASINATO, CICOLANI, CHIRILLI,
GRILLO, COSTA, FAVARO, AGOGLIATI, MAINARDI, SAMBIN,
ARCHIUTTI, TREDESE e DE RIGO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 LUGLIO 2003

—————

Delega al Governo per la istituzione della patente professionale e autorizzazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l’affidamento in concessione delle revisioni periodiche dei veicoli per i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Con il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, sono state introdotte disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, in attuazione delle legge delega 22 marzo 2001, n. 85.

L'articolo 6 della stessa legge delega prevedeva espressamente la possibilità, per il Governo, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della legge n. 85 del 2001, di adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi previsti dalla legge delega, con le medesime procedure ivi previste, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dall'articolo 2 e previo parere delle Commissioni parlamentari.

Tra le recenti innovazioni legislative vi è quella della cosiddetta «patente a punti», che se da un lato si pone come importante deterrente alla trasgressione delle norme del codice della strada, dall'altro incide profondamente sulla vita professionale e familiare di quei soggetti che possiamo definire «i professionisti della strada».

Infatti, se appare indubitabile che l'utente professionale della strada deve essere particolarmente rispettoso delle disposizioni di legge volte alla regolamentazione della circolazione, è parimenti certo che proprio questa categoria di persone sia statisticamente più soggetta a commettere violazioni: tale constatazione risulta facilmente evidente se solo si voglia compiere un mero calcolo comparativo tra le probabilità di incorrere in infrazioni di chi percorre per lavoro poche migliaia di chilometri all'anno (per esempio un operaio che ha il proprio posto di lavoro in una azienda vicina alla propria residenza o agevolmente raggiungibile con mezzi alternativi all'auto privata) e chi ne percorre decine di migliaia per professione (come per

esempio un autotrasportatore, un rappresentante e via dicendo).

Se si soppesano le diverse conseguenze che a seguito di medesime violazioni si ripercuotono sull'utente professionale della strada, ovvero su quell'utente la cui attività professionale ed il cui reddito deriva da attività lavorativa svolta mediante l'ausilio di automezzi e con necessità di frequenti spostamenti, si appalesa una discrepanza nell'effetto punitivo della legge.

Nel caso di un utente professionale il ritiro della patente è destinato ad incidere non solo sul diritto alla guida di un automezzo (che potrebbe essere il male minore), ma produce effetti anche sul reddito della persona (nel caso di un autotrasportatore o di un rappresentante il ritiro della patente determina l'impossibilità di lavorare e questo con grave pregiudizio economico dell'azienda e della famiglia del lavoratore interessato) e quindi incide sui diritti fondamentali del cittadino e sui beni della vita garantiti costituzionalmente.

Nel caso di un utente non professionale della strada ovvero di chi ha un'attività lavorativa non collegata strettamente ad un utilizzo degli automezzi, il ritiro della patente non inciderà sulla capacità di reddito dell'individuo, in quanto questi ben potrà espletare il proprio lavoro, seppur con disagio, utilizzando mezzi di trasporto alternativi (bus, treni o altro) sia pubblici che privati.

Discende da tali considerazioni che la sanzione del ritiro della patente riverbera effetti diversi a seconda dell'attività professionale del soggetto sanzionato e, nei casi in cui lo stesso sia un utente professionale della strada, addirittura l'impossibilità per lo stesso di produrre reddito determina disagi a persone terze, non oggetto diretto della

sanzione (il nucleo familiare dell'utente professionale o la sua azienda).

Per questo si rende quanto mai opportuno, con la entrata in vigore delle norme che hanno istituito la cosiddetta «patente a punti», attenuare gli effetti del ritiro del permesso di guidare sugli altri diritti fondamentali del sanzionato e sui diritti delle persone terze, delegando il Governo all'adozione di un decreto legislativo, in applicazione dei principi che le sanzioni del codice della strada devono avere come obiettivo quello di reprimere comportamenti e situazioni che possano comportare pericolo nella circolazione stradale, evitando che le stesse possano estendere i propri effetti su altri diritti dell'utente o di terzi.

Tale situazione potrebbe essere risolta mediante la istituzione di una «patente professionale» anch'essa a punti, che gli utenti professionali della strada possano richiedere al competente Ministero, dalla quale detrarre i punti di penalità relativi alle violazioni commesse durante l'attività professionale, tenendo quindi distinte le violazioni commesse durante l'attività non lavorativa, che andranno eventualmente ad incidere sulla patente «ordinaria».

Si rende opportuna la introduzione nel nostro sistema di alcuni istituti che, lungi dal ridurre il rigore deterrente della «patente a punti», evitino che la pressante richiesta di maggior sicurezza nella circolazione veicolare, ed il cui raggiungimento dipende da numerose e varie scelte strutturali, venga caricata in definitiva sugli utenti professionali attraverso un inasprimento del sistema sanzionatorio.

La patente professionale, senza diminuire l'efficacia deterrente propria della patente a punti, consente di reprimere comportamenti e situazioni da cui derivano pericoli alla circolazione stradale, evitando che l'utente professionale della strada si trovi inutilmente ed ingiustamente sovraesposto rispetto ad altri utenti non professionali.

L'articolo 80 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dispone che le autovetture, gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate e gli autoveicoli per trasporto promiscuo, siano sottoposti a revisione entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.

I veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a nove, compreso quello del conducente, gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i taxi, le autoambulanze, i veicoli adibiti a noleggio con conducente e i veicoli atipici, devono essere sottoposti a revisione annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova su segnalazione degli organi di polizia stradale, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti.

Criteri, tempi e modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, sono stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti.

Le revisioni sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, salva la possibilità per il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per singole province individuate con proprio decreto, di affidare, in concessione quinquennale, le revisioni relative ai soli veicoli a motore capaci di contenere al massimo sedici persone compreso il conducente, ovvero con

massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione.

Questa possibilità è data dalla legge al Ministero al fine di assicurare, in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche.

Tali situazioni rischiano di ripetersi anche per la revisione degli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i taxi, le autoambulanze, i veicoli adibiti a noleggio con conducente e i veicoli atipici per i quali, la revisione va effettuata annualmente, stante la necessità di una tempestiva ed accurata verifica del permanere delle condizioni

di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti.

Pertanto appare quanto mai opportuno, nell'interesse pubblico alla maggior sicurezza nella circolazione, consentire che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possa, per singole province individuate con proprio decreto, affidare in concessione quinquennale ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione, anche le revisioni annuali relative agli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, i taxi, le autoambulanze, i veicoli adibiti a noleggio con conducente e i veicoli atipici.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega al Governo per l'adozione di disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con gli altri Ministri interessati, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, in conformità ai principi ed ai criteri direttivi di cui all'articolo 2, prevedendo la istituzione di una patente professionale per quegli utenti ai quali la normativa fiscale in vigore consente la totale o parziale detrazione dell'automezzo ai fini delle imposte dirette.

Art. 2.

(Principi e criteri direttivi)

1. Il decreto legislativo di cui all'articolo 1 deve essere informato agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale, in applicazione del principio che le sanzioni del codice della strada devono avere come obiettivo quello di reprimere comportamenti e situazioni che possano comportare pericolo nella circolazione stradale, evitando che le stesse possano estendere i propri effetti su altri diritti fondamentali dell'utente o di terzi, nonché all'os-

servanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) armonizzazione delle sanzioni previste dal nuovo codice della strada con le altre norme legislative e con le norme comunitarie in tema di utilizzo professionale dei mezzi di trasporto;

b) semplificazione e snellimento delle procedure per la revisione quinquennale di autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, taxi, autoambulanze, veicoli adibiti a noleggio con conducente e veicoli atipici;

c) introduzione nel nostro ordinamento di una patente professionale, che senza diminuire l'efficacia deterrente propria della patente a punti, consenta di reprimere comportamenti e situazioni da cui deriva pericolo alla circolazione stradale, evitando che l'utente professionale della strada si trovi inutilmente ed ingiustamente sovraesposto rispetto ad altri utenti non professionali;

d) istituzione di una patente professionale anch'essa a punti, che gli utenti professionali della strada possano richiedere al competente Ministero, dalla quale detrarre i punti di penalità relativi alle violazioni commesse durante l'attività professionale, tenendo quindi distinte le violazioni commesse al di fuori dell'attività lavorativa che andranno ad incidere solo sulla patente ordinaria;

e) revisione della disciplina per il recupero dei punti nel caso di utenti professionali della strada.

Art. 3.

(Parere parlamentare)

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di

cui all'articolo 1 al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

2. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui alla presente legge.

3. Il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni, esaminati i pareri di cui al comma 2, ritrasmette al Parlamento, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, i testi per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dall'assegnazione.

Art. 4.

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

2. Il rilascio della «patente professionale» è subordinato al versamento di un importo che è determinato con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 5.

(Revisioni)

1. Il comma 8 dell'articolo 80 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini pre-

visti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore, può per singole province individuate con proprio decreto, affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni. Con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce le modalità e i termini per il rilascio delle concessioni quinquennali».