

Camera dei deputati - XVI Legislatura - Dossier di documentazione (Versione per stampa)	
Autore:	Servizio Studi - Dipartimento trasporti
Titolo:	Modifiche al Codice della strada - A.C. 5361 - Schede di lettura
Serie:	Progetti di legge Numero: 670
Data:	23/07/2012
Descrittori:	CODICE E CODIFICAZIONI DIRITTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE
Organi della Camera:	IX-Trasporti, poste e telecomunicazioni
Nota:	Questo dossier contiene materiale protetto dalla legge sul diritto d'autore, pertanto la versione html è parziale. La versione integrale in formato pdf può essere consultata solo dalle postazioni della rete Intranet della Camera dei deputati (ad es. presso la Biblioteca)

Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di Progetti di legge

Modifiche al codice della strada

A.C. 5361

Schede di lettura

n. 670

23 luglio 2012

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Trasporti

☎ 066760-2614 – ✉ st_trasporti@camera.it

Hanno partecipato alla redazione del *dossier* i seguenti Servizi e Uffici:

SERVIZIO BIBLIOTECA

☎ 066760.2278 -3242 – ✉ LS_segreteria@camera.it

SEGRETERIA GENERALE – Ufficio Rapporti con l'Unione europea

☎ 066760-2145 – ✉ cdvue@camera.it

l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

File: TR0387.doc

I N D I C E

SCHEDE DI LETTURA

- *Articolo 1 (Mezzi elettrici con bilanciamento assistito)* 3
- *Articolo 2 (Calcolo della massa limite degli autocaravan)* 9
- *Articolo 3 (Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti)* 13
- *Articolo 4 (Pagamento delle sanzioni)* 19
- *Articolo 5 (Revoca della patente)* 25

ALLEGATO

LA REVOCA E L'ANNULLAMENTO DELLA PATENTE DI GUIDA IN FRANCIA, GERMANIA, REGNO UNITO E SPAGNA

(a cura del Servizio Biblioteca-Ufficio Legislazione straniera) 31

Schede di lettura

Articolo 1 (Mezzi elettrici con bilanciamento assistito)

1. Al comma 1 dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h».

L'**articolo 1** introduce una modifica all'articolo 50 del codice della strada al fine di disciplinare una nuova tipologia di mezzo di trasporto, i *Segway*, mezzi elettrici a due ruote con bilanciamento assistito.

Il **Segway** è un **mezzo a due ruote parallele**, azionato da due motori elettrici a batterie, **con bilanciamento assistito**, cioè con un meccanismo di sensori giroscopici che ne garantisce la stabilità verticale in movimento, il bilanciamento e la possibilità di essere guidato in equilibrio con movimenti del corpo; si tratta di mezzi che possono essere condotti da una sola persona.

L'utilizzo di tali mezzi non è al momento disciplinato normativamente nel Codice della strada.

Attesa la rapida diffusione degli stessi, il Ministero delle infrastrutture ha emanato - già in una nota ministeriale del 2007 (nota 26702 del 20.03.07)^[1] - alcune indicazioni per il loro utilizzo su "marciapiedi", "aree pedonali" e "piste ciclabili", dettando alcune limitazioni e criteri comportamentali.

La nota ministeriale n. 26702 del 20.03.07 ha previsto per i Segway il rispetto delle seguenti norme di utilizzo e comportamentali:

- velocità massima non superiore a 6 Km/h con sistema di limitazione predisposto dal costruttore, per le "aree pedonali" e per i "marciapiedi";
- velocità massima non superiore a 20 Km/h su piste ciclabili; obbligo di dare la precedenza ai pedoni e di tenere la destra sui marciapiedi;
- divieto di utilizzo a conducenti con età inferiore a 16 anni;
- divieto di utilizzo in condizioni di scarsa visibilità. Per esempio marciapiedi e piste ciclabili per niente o poco illuminate durante le ore notturne.

Tali limitazioni non sussistono per quanto riguarda un possibile utilizzo del mezzo da parte delle forze armate di cui all'art. 11 c. 1 del CdS e agli enti o corpi equiparati ai sensi del c. 11 dello stesso articolo, e da parte delle polizie municipali^[2].

Le **norme comportamentali** da rispettare **da parte dei conducenti del mezzo** sono **derivate da quelle di cui all'art. 190 del CdS -comportamento dei pedoni-** con le precisazioni di seguito riportate:

- Comma I: si conferma solo il primo periodo secondo cui "I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione". Si vieta, pertanto, l'utilizzo del mezzo fuori dai centri abitati.

- Comma II: si conferma il testo contenuto per cui "I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei sovrappassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri". Quindi lo stesso tipo di comportamento deve essere osservato dal conducente del mezzo.

- Comma III: si conferma il testo contenuto per cui "E' vietato ai pedoni attraversare diagonalmente le intersezioni; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma II". Quindi lo stesso tipo di comportamento deve essere osservato dal conducente del mezzo.

- Comma IV: si conferma il testo contenuto per cui "E' vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni". Quindi, lo stesso tipo di comportamento deve essere osservato dal conducente del mezzo.

- Comma V: si conferma il testo contenuto per cui "I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti". Quindi lo stesso tipo di comportamento deve essere osservato dall'utilizzatore del Segway.

- Comma VI: si conferma il testo contenuto per cui "E' vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate". Quindi lo stesso tipo di comportamento deve essere osservato dal conducente del mezzo.

- Commi da VII a IX: il testo contenuto non è rilevante in quanto non attiene il comportamento che deve osservare il conducente del mezzo in esame.

- Comma X: si conferma il testo contenuto per cui "Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €. 19,95 a €. 81,90".

Il Ministero chiarisce, inoltre, che Segway PT non rientra tra gli acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del CdS in quanto trattasi di mezzo non funzionante a propulsione esclusivamente muscolare.

L'articolo 1 in commento provvede pertanto a colmare la lacuna normativa esistente con l'inserimento dei **Segway** nel comma 1 dell'articolo 50 del codice della strada, **equiparandoli** ad altri **mezzi di locomozione a due ruote, i velocipedi**, così come le biciclette a pedalata assistita.

Rispetto alla nota del Ministero delle infrastrutture, quindi viene meno l'equiparazione, ai fini delle norme di comportamento da seguire, tra i conducenti di Segway ed i pedoni

Con l'integrazione dell'art. 50 viene così limitata normativamente la guida di tali mezzi alle persone di **età di almeno 16 anni** e si prevede una velocità **massima dei mezzi di 20 Km/h, con possibile autolimitazione a 6 Km/h.**

Al riguardo si segnala che la disposizione appare introdurre un limite di età per la guida dei mezzi elettrici con bilanciamento assistito (c.d. Segway) che tuttavia è inserito nell'articolo 50 del codice della strada relativo alla definizione di velocipedi e non nell'articolo 116 relativo al conseguimento della patente e ai limiti di età per la guida dei diversi tipi di veicolo a motore. Al tempo stesso si rileva che tuttavia per nessun tipo di velocipede, al quale la disposizione equipara i Segway, è previsto l'obbligo di conseguire una patente e conseguentemente un limite di età per la guida.

Per un confronto con il vigente articolo 50 del Codice della Strada, del quale si propone la modifica, si veda il seguente testo a fronte:

Testo vigente dell'art. 50 del Codice della strada	Art. 50, del Codice della strada, come risulterebbe dall'approvazione della pdl in esame
---	---

Art. 50. Velocipedi.

1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

Art. 50. Velocipedi.

1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare **nonché i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a 16 anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti che hanno una velocità massima di 20 Km/h con possibilità di autolimitazione a 6 Km/h.**

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea (a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)

In via generale, si ricorda che il 20 luglio 2010 la Commissione ha adottato un piano d'azione (COM(2010)389) valido per il periodo 2011-2020 inteso a favorire la creazione di 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 proposto un approccio basato su una maggiore partecipazione di tutte le parti interessate e su 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. Si dovrà inoltre tenere conto delle sinergie con altri obiettivi politici a livello locale, nazionale, europeo ed internazionale e con altre politiche dell'UE (ambiente, energia, gioventù, istruzione, occupazione, salute pubblica, ricerca, innovazione, assicurazione e giustizia).

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", si 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. Si 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; 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; commissionare uno studio sull'impatto socioeconomico dei decessi e delle lesioni dovuti agli incidenti stradali.

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

A tal fine 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, aumentare il livello di sicurezza lungo tutta la catena logistica anche attraverso l'elaborazione di certificati sulla sicurezza "da punto a punto".

Da ultimo, il 31 maggio 2012 la Commissione europea ha adottato un documento di lavoro sulla sicurezza dei trasporti secondo il quale 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.

Considerato che l'articolo 1 della proposta di legge in esame equipara i mezzi elettrici con bilanciamento assistito (cosiddetti Segway) alle biciclette con pedalata assistita, si segnala che è all'esame delle istituzioni dell'UE una proposta di regolamento (COM(2010)542) del 4 ottobre 2010 volta a stabilire norme tecniche ed amministrative armonizzate per la vigilanza di mercato e l'omologazione a livello UE dei veicoli nuovi della categoria L, tra cui figurano le biciclette a pedalata assistita. Sono escluse dal campo di applicazione della proposta le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è interrotta se il ciclista smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h.

Tra i vari obiettivi la proposta intende aumentare il livello generale di sicurezza dei veicoli nuovi immessi sul mercato, al fine di raggiungere le stesse riduzioni significative del tasso di mortalità e del numero di feriti di incidenti stradali ottenute per gli altri mezzi di trasporto stradale.

La proposta, che segue la procedura legislativa ordinaria, è attualmente all'esame in prima lettura da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Si ricorda che il 31 maggio 2011 la Commissione Trasporti ha adottato un documento finale in esito all'esame della proposta ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera.

Articolo 2 **(Calcolo della massa limite degli autocaravan)**

1. Dopo il comma 6 dell'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:
«6-bis Per gli autocaravan, ai fini del calcolo della massa massima, non è considerato il peso degli accessori e delle attrezzature di bordo, quando questi non superino complessivamente il peso di 1,5 t».

L'articolo 2 prevede, attraverso una modifica dell'articolo 62 del Codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992) che, negli autocaravan, per il calcolo della **massa massima** non sia considerato il peso di accessori ed attrezzature di bordo, quando questi non superino complessivamente 1,5 tonnellate.

Al riguardo, si ricorda che il codice della strada definisce gli **autocaravan**, anche noti con il termine di "camper" (art. 54, comma 1, lettera *m*)) come veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente;

Come segnala la relazione illustrativa, la definizione della **massa massima** degli autocaravan assume rilievo ai fini della **definizione dei soggetti abilitati alla guida di tali mezzi**.

Al riguardo si rileva preliminarmente che la collocazione della novella, che fa riferimento alla "massa massima" degli autocaravan all'interno dell'articolo 62 che definisce il concetto diverso di "massa limite"^[3] dei veicoli potrebbe risultare non del tutto congruo. Si potrebbe quindi valutare, anche alla luce dei potenziali effetti pratici della disposizione, di seguito illustrati, una sua collocazione all'interno dell'articolo 116, il quale disciplina le patenti e le abilitazioni professionali per la guida dei veicoli a motore.

Infatti, l'articolo 116 del codice della strada, come da ultimo modificato con il decreto legislativo n. 59/2011, prevede, nel testo applicabile dal 19 gennaio 2013, che il conseguimento della patente B (la forma di patente più diffusa, quella che abilita alla guida delle autovetture) abiliti, a partire dai diciotto anni di età, alla guida dei seguenti veicoli:

- autoveicoli la cui **massa massima autorizzata non supera 3500 kg** e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; - ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg.
- Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi **4250 kg**. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli

Tali requisiti riproducono il contenuto dell'articolo 4 della direttiva 2006/126/CE^[4].

La medesima direttiva stabilisce (art. 16) che le disposizioni nella stessa contenute siano applicabili dal 19 gennaio 2013. Per questo motivo, attualmente risultano vigenti due testi dell'articolo 116 del Codice, quello applicabile dal 19 gennaio 2013, già sopra richiamato e quello applicabile fino al 18 gennaio 2013 il quale comunque pure prevede che la patente B autorizzi la guida di autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t

La relazione illustrativa ricorda quindi che in molti casi il peso di attrezzature interne degli autocaravan (come gli apparecchi per la cottura dei cibi) fa sì che la massa massima di tali veicoli superi il **limite dei 3500 Kg** previsto per la guida con patente B, **rendendo quindi necessario per la guida degli autocaravan il conseguimento di livelli superiori di patente.**

In particolare, si tratterebbe:

- in base al testo dell'articolo 116 del Codice applicabile fino al 18 gennaio 2013 della patente C che abilita alla guida, a partire dai diciotto anni (ex. art. 115) di Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D (vale a dire autobus o comunque autoveicoli con più di otto posti a sedere)
- in base al testo dell'articolo 116 del Codice applicabile dal 19 gennaio 2013, della patente C1 che abilita alla guida, a partire dai diciotto anni (ex art. 115) di autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 (autoveicoli progettati per il trasporto di non più di 16 persone) o D (autoveicoli progettati per il trasporto di più di otto persone) la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg

Effetto pratico della disposizione sarebbe invece quello di **consentire, anche qualora la massa massima autorizzata dell'autocaravan superi i 3500 kg, la guida dello stesso con la patente B.**

La direttiva 2006/126/CE peraltro prevede, all'articolo 6, comma 4, lettera b), che, in deroga al limite dei 3500 kg, gli Stati membri possano autorizzare, previa consultazione con la Commissione europea, la guida a soggetti con più di 21 anni ed in possesso da almeno due anni della patente B, di autoveicoli con una massa massima autorizzata superiore a 3.500 kg

unicamente nel caso di autoveicoli essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici o ricreativi, siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali, siano stati modificati in modo da non poter essere utilizzati per il trasporto di oltre nove persone o per il trasporto di merci di qualsiasi natura, salvo quelle assolutamente necessarie all'uso che è stato loro assegnato

In proposito, occorre ricordare che la direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, definisce all'allegato II la "massa massima" come "massa a pieno carico tecnicamente ammissibile" (inoltre, il precedente allegato I ricomprende ai fini del calcolo della massa anche la massa del conducente ed eventualmente quella dell'accompagnatore, valutata in 75 kg, nonché il serbatoio del carburante considerato pieno al 90 per cento).

Al riguardo, appare quindi necessario compiere un approfondimento in ordine alla compatibilità dell'esclusione del peso delle apparecchiature interne ai fini del calcolo della massa massima degli autocaravan con la disciplina dell'Unione europea ai fini dell'omologazione dei veicoli.

Articolo 3 **(Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti)**

1. All'articolo 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

«2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo abbia fatto uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, il medesimo, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, può essere sottoposto ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di fluido del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo nell'immediatezza del controllo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente del veicolo presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale, ovvero presso strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tale fine equiparate, per il prelievo di campioni di fluido del cavo orale o di sangue ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso»;

c) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. Qualora gli accertamenti strumentali ovvero analitici di cui ai commi 2-bis o 3 risultino positivi, il conducente del veicolo è considerato in stato di alterazione psico-fisica ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo»;

d) al comma 6 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Il prefetto dispone in ogni caso la revisione della patente di guida anche quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ma non è stato possibile rilevare uno stato di alterazione psico-fisica correlato alla recente assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. A tale scopo, gli organi di polizia stradale che hanno proceduto all'accertamento ne danno comunicazione al prefetto entro cinque giorni dalla data in cui sono disponibili i relativi esiti. Per la revisione della patente di guida si applicano le disposizioni dell'articolo 128».

L'**articolo 3** novella in più punti l'articolo 187 del Codice della strada, che punisce il reato di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, potenziando le procedure per l'accertamento del reato stesso. Tra le altre cose si prevede:

- l'ampliamento della possibilità di sottoporre il conducente ai suddetti accertamenti. E' infatti consentito procedere quando si abbia motivo di ritenere che il conducente abbia fatto uso di sostanze stupefacenti o psicotrope e non solo quando si abbia motivo di ritenere che questi si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di tali sostanze;
- la previsione che gli accertamenti analitici siano effettuati su campioni di fluido del cavo orale e non su campioni di mucosa, prelevati dal cavo orale.

L'**articolo 187** del Codice della strada **punisce** con un'ammenda da 1.500 a 6.000 euro e con l'arresto da sei mesi a un anno **chiunque guidi in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope**. E' inoltre prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. La durata della sospensione è raddoppiata se il veicolo appartiene a persona estranea al reato. La patente di guida è **revocata** in caso di recidiva nel triennio e nel caso in cui il reato sia stato commesso da conducenti di autoveicoli di massa superiore a 3,5 t, o trainanti un rimorchio che, assieme all'autoveicolo, abbia una massa complessiva superiore a 3,5 t, da conducenti di autoveicoli destinati al trasporto di persone (con un numero di posti a sedere superiore a otto, escluso il conducente) o da conducenti di autoarticolati e autosnodati. Il **veicolo** con il quale è stato commesso il reato è sempre **confiscato**, salvo che esso appartenga a persona estranea al reato.

L'importo dell'ammenda, la durata dell'arresto e della sospensione della patente sono aumentate da un terzo alla metà se il reato è commesso da uno dei soggetti di cui all'articolo 186-bis, comma 1, del Codice della strada.^[5] Se è stato provocato un incidente stradale, le pene sono raddoppiate e la patente di guida è revocata. L'ammenda è aumentata da un terzo alla metà se il reato è stato commesso dalle 22 alle 7.

Il **comma 2** dell'articolo 187 (non modificato dall'articolo in esame) consente agli organi di Polizia stradale di sottoporre i conducenti ad **accertamenti qualitativi non invasivi** o a **prove, anche attraverso apparecchi portatili**, allo scopo di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione del conducente agli accertamenti effettuati presso strutture sanitarie.

Il comma 1, **numero 1)**, dell'articolo in esame sostituisce il comma 2-bis del citato articolo 187, che **consente di sottoporre i conducenti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali o analitici**.

Le modifiche rispetto al testo vigente riguardano:

- l'ampliamento della possibilità di sottoporre il conducente ai suddetti accertamenti. E' infatti consentito procedere quando si abbia motivo di ritenere che il conducente abbia **fatto uso** di sostanze stupefacenti o psicotrope e **non** solo quando si abbia motivo di ritenere che questi si trovi **sotto l'effetto conseguente all'uso** di tali sostanze;
- la previsione che gli accertamenti analitici siano effettuati su **campioni di fluido del cavo orale e non su campioni di mucosa**, prelevati dal cavo orale;
- la previsione che i campioni di cui al punto precedente siano prelevati da personale sanitario che **non sia necessariamente ausiliario delle forze di polizia**;
- l'eliminazione dell'ultimo periodo del comma, il quale stabilisce che, **con decreto ministeriale**, si possa prevedere, al fine di rispettare la neutralità finanziaria, che gli accertamenti siano effettuati su campioni di **fluido** del cavo orale, **anziché** su campioni di **mucosa**. Questa previsione è superflua, essendo stabilito dalla norma stessa che il prelievo sia effettuato su campioni di fluido del cavo orale.

Per un confronto con il vigente comma 2-bis, del quale si propone la sostituzione, si veda il seguente testo a fronte:

<i>Testo vigente dell'art. 187, comma 2-bis, del Codice della strada</i>	<i>Art. 187, comma 2-bis, del Codice della strada, come , come risulterebbe dall'approvazione della pdl in esame</i>
--	--

Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo **si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso** di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni **di mucosa** del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario **ausiliario delle forze di polizia**. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. **Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.**

Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che abbiano **fatto uso** di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni **di fluido** del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

Il comma 1, **numero 2)**, dell'articolo in esame sostituisce il comma 3 del citato articolo 187, il quale disciplina l'ipotesi in cui non sia possibile effettuare immediatamente il prelievo di cui al precedente comma 2-*bis* e si renda pertanto necessario **accompagnare il conducente presso strutture sanitarie**.

Le modifiche rispetto al testo vigente riguardano:

- la definizione dei casi nei quali si può procedere all'accompagnamento del conducente presso le strutture sanitarie: il testo vigente prevede che ciò sia consentito quando non sia stato possibile effettuare il prelievo da parte del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia o quando il conducente si sia rifiutato di sottoporsi a tale prelievo; il testo della proposta di legge in esame fa riferimento più in generale all'**impossibilità di effettuare il prelievo nell'immediatezza del controllo del conducente**;
- i campioni che vengono prelevati dalle strutture sanitarie per essere esaminati: il testo vigente si riferisce a campioni di **liquidi biologici**, mentre il testo della proposta di legge in esame fa riferimento a campioni di **fluido del cavo orale o di sangue**.

Per un confronto con il vigente comma 3, del quale si propone la sostituzione, si veda il seguente testo a fronte:

Testo vigente dell'art. 187, comma 3, del Codice della strada**Art. 187, comma 3, del Codice della strada, come risulterebbe dall'approvazione della pdl in esame**

Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo **a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo**, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di **liquidi biologici** ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.

Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo **nell'immediatezza del controllo del conducente**, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, lo accompagnano presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate per il prelievo di campioni di **fluido del cavo orale o di sangue** ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.

Il comma 1, **numero 3)**, dell'articolo in esame introduce un nuovo **comma 3-bis** all'articolo 187 del Codice della strada. Il nuovo comma stabilisce che **l'esito positivo** degli accertamenti strumentali o analitici, di cui ai precedenti commi 2-bis e 3, comporta che il conducente possa essere **considerato in stato di alterazione psico-fisica** ai sensi dell'articolo 187 del Codice della strada.

Infine il comma 1, **numero 4)**, dell'articolo in esame inserisce tre periodi finali al comma 6 del citato articolo 187.

Il vigente comma 6 prevede che, in relazione all'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-bis e 3 dell'articolo 187, il prefetto ordini al conducente di sottoporsi a **visita medica** per accertare la **persistenza dei requisiti fisici e psichici**, prescritti per il rilascio della patente di guida. La patente è sospesa fino all'esito dell'esame di revisione.

I periodi dei quali si propone l'inserimento prevedono che la revisione della patente è disposta dal prefetto **anche** quando gli accertamenti, effettuati dalla Polizia stradale ai sensi del comma 2, diano **esito positivo**, ma **non** sia stato possibile **rilevare** uno stato di **alterazione psico-fisica** correlata alla recente assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. A tal fine gli organi di Polizia stradale che hanno effettuato l'accertamento ne **comunicano** l'esito al prefetto **entro 5 giorni** dal momento in cui l'esito è disponibile. Si prevede infine l'applicazione dell'articolo 128 del Codice della strada, relativo alla revisione della patente.

Il citato articolo 128 elenca le fattispecie nelle quali può essere disposta la revisione della patente. Il comma 2 stabilisce che nei confronti del titolare della patente di guida che **non si sottopone, nei termini** prescritti, agli accertamenti è disposta la **sospensione della patente** fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre automaticamente dal giorno successivo allo scadere del termine per l'accertamento. Chi circola durante il periodo di sospensione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una **somma da 155 a 624 euro** e alla sanzione amministrativa accessoria della **revoca** della patente di guida.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea (a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)

Per quanto riguarda le disposizioni di cui all'articolo 3, si segnala che il citato piano d'azione sulla sicurezza stradale prospetta l'avvio di campagne di informazione e sensibilizzazione mirate sull'applicazione della normativa

in materia, da associare al rafforzamento dei controlli (guida in stato di ebbrezza e installazione a bordo dei sistemi alcolock, che impediscono la messa in moto dei veicoli al superamento di un tasso di alcolemia prestabilito). La Commissione intende valutare l'installazione obbligatoria degli alcolock a bordo dei veicoli destinati al trasporto professionale, quali gli scuolabus.

Articolo 4 **(Pagamento delle sanzioni)**

1. All'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Tale somma è ridotta del 20 per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione»;

b) al comma 2:

1) al primo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico»;

2) al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico»;

c) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2.1. Qualora l'agente accertatore sia munito di idonea apparecchiatura, il conducente, in deroga a quanto previsto dal comma 2, è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore medesimo, il pagamento mediante strumenti di pagamento elettronico, nella misura ridotta di cui al secondo periodo del comma 1. L'agente trasmette il verbale al proprio comando o ufficio e rilascia al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo»;

d) al comma 2-bis:

1) al primo periodo, le parole: «al comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «al secondo periodo del comma 1»;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura, il conducente può effettuare il pagamento anche mediante strumenti di pagamento elettronico».

2. Il Ministro dell'interno, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, promuove la stipulazione di convenzioni con banche e con intermediari finanziari al fine di favorire, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la diffusione dei pagamenti mediante strumenti di pagamento elettronico previsti dall'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

3. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e la semplificazione, sono disciplinate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le procedure per la notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, tramite posta elettronica certificata nei confronti dei trasgressori abilitati all'utilizzo della posta medesima, escludendo l'addebito delle spese di notificazione a carico di questi ultimi.

L'articolo 4 prevede una riduzione del 20 per cento dell'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice della strada nei casi in cui il pagamento sia effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. Consente inoltre il pagamento delle suddette sanzioni mediante strumenti di pagamento elettronico, anche all'atto della contestazione, nelle mani dell'agente accertatore. Demanda a un successivo decreto ministeriale la definizione di procedure per la notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni

mediante posta elettronica certificata e prevede la promozione di convenzioni con banche e operatori finanziari per favorire la diffusione dei pagamenti delle sanzioni mediante strumenti di pagamento elettronici.

La IX Commissione Trasporti sta esaminando la proposta di legge C. 4662 recante Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'esame della proposta di legge, unitamente a quello delle numerose proposte abbinate, è iniziato nella seduta del 19 ottobre 2011. Nella seduta del 19 giugno 2012 è stato adottato come testo base il testo unificato elaborato nel corso dei lavori del Comitato ristretto, successivamente emendato nella seduta del 4 luglio 2012.

In proposito si segnala che tra i principi e criteri direttivi della delega vi è anche la "revisione del sistema degli accertamenti degli illeciti amministrativi, prevedendo anche la notifica degli atti di accertamento anche mediante posta elettronica certificata, nonché di disposizioni volte a consentire il pagamento immediato, o entro i cinque giorni successivi, della sanzione, anche mediante mezzi di pagamento elettronico, con conseguente riduzione della sanzione medesima". In tal senso, nel dare attuazione a tale principio, i decreti legislativi potrebbero riprodurre quanto previsto dalla disposizione in commento.

In particolare, il **comma 1** novella l'articolo 202 del Codice della strada, il quale consente il pagamento delle **sanzioni amministrative pecuniarie** per violazione delle disposizioni dello stesso Codice, in misura pari al **minimo** fissato dalle singole norme, qualora il pagamento stesso sia effettuato **entro 60 giorni** dalla contestazione o dalla notificazione.

Il comma 1, **numero 1)**, aggiunge un periodo in fine al comma 1 del citato articolo 202, prevedendo una **riduzione del 20 per cento rispetto al minimo** fissato dalle singole norme, se il pagamento è effettuato **entro cinque giorni** dalla contestazione o dalla notificazione.

I **numeri 2) e 3)** del comma 1 novellano il comma 2 del citato articolo 202, il quale elenca le **modalità** attraverso le quali può essere effettuata la **corresponsione delle somme** dovute dal trasgressore e prevede che nel verbale siano indicate le suddette modalità di pagamento, con richiamo della relativa normativa. Le modalità di pagamento previste dal testo vigente sono:

- presso l'ufficio dal quale dipende l'agente accertatore;
- a mezzo di versamento in conto corrente postale;
- a mezzo di conto corrente bancario, se l'amministrazione lo prevede.

A queste viene ora **aggiunta** la possibilità di corrispondere le somme **mediante strumenti di pagamento elettronico**.

Per un confronto con il vigente comma 2, del quale si propongono le sopra indicate modifiche, si veda il seguente testo a fronte:

Testo vigente dell'art. 202, comma 2, del Codice della strada	Art. 202, comma 2, del Codice della strada, come, come risulterebbe dall'approvazione della pdl in esame
<p>Il trasgressore può corrispondere la somma dovuta presso l'ufficio dal quale dipende l'agente accertatore oppure a mezzo di versamento in conto corrente postale, oppure, se l'amministrazione lo prevede, a mezzo di conto corrente bancario. All'uopo, nel verbale contestato o notificato devono essere indicate le modalità di pagamento, con il richiamo delle norme sui versamenti in conto corrente postale, o, eventualmente, su quelli in conto corrente bancario.</p>	<p>Il trasgressore può corrispondere la somma dovuta presso l'ufficio dal quale dipende l'agente accertatore oppure a mezzo di versamento in conto corrente postale, oppure, se l'amministrazione lo prevede, a mezzo di conto corrente bancario ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico. All'uopo, nel verbale contestato o notificato devono essere indicate le modalità di pagamento, con il richiamo delle norme sui versamenti in conto corrente postale, o,</p>

eventualmente, su quelli in conto corrente bancario **o mediante strumenti di pagamento elettronico.**

Il **numero 4)** del comma 1 introduce un **nuovo comma 2.1** al citato articolo 202. Tale nuovo comma consente al trasgressore di effettuare il versamento della sanzione, nella misura dell'ottanta per cento del minimo (come previsto dal precedente numero 1) del comma in esame), **al momento della contestazione nelle mani dell'agente accertatore mediante strumenti di pagamento elettronico, se** questi è munito di **idonea apparecchiatura**. L'agente rilascia al trasgressore **ricevuta** della somma riscossa e trasmette il verbale al proprio comando. Deve inoltre fare **menzione** del pagamento nella **copia del verbale** che rilascia al trasgressore.

I **numeri 5) e 6)** del comma 1 novellano il comma *2-bis* del citato articolo 202, il quale ammette il pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore per determinate violazioni commesse da soggetti in possesso di alcune categorie di patente. Per queste fattispecie si prevede ora che l'importo da versare sia **ridotto del venti per cento** rispetto al minimo (mediante richiamo al comma 1, come sopra novellato) e che il pagamento possa essere effettuato **mediante strumenti di pagamento elettronico**, quanto l'agente sia munito della necessaria apparecchiatura.

Le **violazioni** alle quali fa riferimento il comma *2-bis* sono quelle previste dai seguenti articoli del Codice della strada:

- articolo 142, commi 9 e *9-bis*: superamento dei limiti di velocità di oltre 40 chilometri orari;
- articolo 148: violazione dei divieti di sorpasso;
- articolo 167, circolazione con eccedenza del carico superiore al 10% rispetto alla massa complessiva a pieno carico del veicolo, indicata nella carta di circolazione;
- articolo 174, commi 5, 6 e 7, e articolo 178, commi 5, 6 e 7: mancato rispetto dei periodi di guida e di riposo prescritti ai conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, se la violazione ha durata superiore al 10% rispetto al limite.

Il comma *2-bis* si applica alle violazioni commesse, nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, dai titolari delle seguenti **categorie di patente di guida**:

- categoria C: necessaria per la guida di autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;
- categoria C+E: necessaria per la guida degli autoveicoli di cui al punto precedente, che trainano un rimorchio di massa complessiva a pieno carico superiore a 0,75 t;
- categoria D: necessaria per la guida di autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;
- categoria D+E: necessaria per la guida degli autoveicoli di cui al punto precedente, che trainano un rimorchio di massa complessiva a pieno carico superiore a 0,75 t.

Per un confronto con il vigente comma *2-bis*, del quale si propongono le sopra indicate modifiche, si veda il seguente testo a fronte:

Testo vigente dell'art. 202, comma 2-bis, del Codice della strada

Art. 202, comma 2-bis, del Codice della strada, come , come risulterebbe dall'approvazione della pdl in esame

In deroga a quanto previsto dal comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 7, e 178, commi 5, 6 e 7, è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

In deroga a quanto previsto dal comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 7, e 178, commi 5, 6 e 7, è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al **secondo periodo del** comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo. **Qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura, il conducente può effettuare il pagamento mediante strumenti di pagamento elettronico.**

Il **comma 2** dell'articolo 4 in esame demanda a un **decreto** del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della funzione pubblica, la disciplina delle procedure per la **notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni** al Codice della strada **tramite posta elettronica certificata**, nei confronti dei trasgressori abilitati all'utilizzo di tale sistema. La notifica tramite posta elettronica **esclude l'addebito delle spese di notificazione** carico dei trasgressori. Il decreto dovrà essere emanato **entro quattro mesi** dalla data di entrata in vigore della proposta di legge in esame e **non** dovrà comportare **nuovi o maggiori oneri** per la finanza pubblica.

Il **comma 3** dell'articolo 4 stabilisce che il Ministro dell'interno, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, debba promuovere **convenzioni con banche e intermediari finanziari** per **favorire la diffusione dei pagamenti** delle sanzioni **mediante strumenti di pagamento elettronici**, come previsto dal presente articolo 4, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 5 **(Revoca della patente)**

1. Dopo il comma 3-ter dell'articolo 219 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

«3-ter.1. Quando la revoca della patente di guida è disposta per il conducente che ha commesso il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale per un fatto commesso con violazione della disciplina sulla circolazione stradale, il soggetto non può conseguire una nuova patente di guida prima di cinque anni decorrenti dalla data di accertamento del reato.

3-ter.2. Quando la revoca della patente di guida è disposta per il conducente che ha commesso il reato di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, il soggetto non può conseguire una nuova patente di guida prima di quindici anni decorrenti dalla data di accertamento del reato».

2. Al comma 2 dell'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il terzo periodo è soppresso;
- b) al quarto periodo, le parole: «o al terzo» sono soppresse;
- c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La revoca della patente è sempre disposta in caso di omicidio colposo».

La disposizione modifica la disciplina della revoca della patente in caso di omicidio colposo. In particolare, si prevede, attraverso modifiche dell'articolo 222 del Codice della strada, che la revoca della patente sia sempre disposta in caso di omicidio colposo (mentre attualmente la revoca è prevista solo in caso di presenza di un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o di assunzione di sostanze psicotrope) (comma 2). Si prevede inoltre, attraverso un'integrazione dell'articolo 219 del Codice, che quando la revoca della patente sia disposta a seguito di un omicidio colposo, una nuova patente non possa essere conseguita prima di cinque anni dall'accertamento del reato, ovvero di quindici anni quando l'omicidio sia commesso in presenza di un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o in presenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Si ricorda che per **revoca della patente** di guida si intende un **annullamento permanente del valore della medesima patente**. In via generale, ai sensi del comma 3-bis dell'articolo 219 del Codice, **chi subisce la revoca della patente non può più riottenere la stessa (attraverso il superamento di un nuovo esame per la patente) se non dopo che sono trascorsi due anni dalla revoca medesima** (per il termine più lungo previsto in casi specifici cfr. *infra*).

La revoca si distingue quindi dalla sanzione amministrativa della **sospensione della patente** che invece prevede che, al termine del periodo della sospensione il **soggetto interessato possa tornare alla guida di autoveicoli senza dover svolgere un nuovo esame per la patente**.

Sulla disciplina dell'omicidio colposo commesso per violazione delle norme del codice della strada si è ripetutamente intervenuti negli ultimi anni:

In particolare, da ultimo:

- la legge n. 102/2006 ha aumentato nel minimo, da uno a due anni, la pena edittale della reclusione per **l'omicidio colposo aggravato** dalla circostanza che il fatto sia stato commesso **con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale** (o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro) di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale;

- il decreto-legge n. 92/2008 ha innalzato nel massimo, da cinque a sette anni, la pena edittale della reclusione per la medesima ipotesi di omicidio colposo di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale; conseguentemente **la reclusione per tale reato oggi va da un minimo di due ad un massimo di sette anni;**

- il medesimo decreto-legge n. 92/2008 ha introdotto **una nuova circostanza aggravante** (articolo 589, terzo comma del codice penale) che si ha quando l'omicidio colposo conseguente alla **violazione di norme sulla circolazione stradale sia cagionato da un soggetto in stato di ebbrezza alcolica** ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada (vale a dire per il quale **sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l**) ovvero per il quale sia stata accertata la **guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope**. Per questa fattispecie **la pena edittale è la reclusione da tre a dieci anni**.

Si ricorda che **l'art. 186** del codice della strada vieta di guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche. Le sanzioni sono graduate, in relazione al tasso alcolemico accertato, sulla base di tre soglie: superiore a 0,5 g/l,

da 0,5 e 0,8 g/l, superiore a 1,5 g/l. Tale ultima ipotesi, in particolare, è punita con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, e con la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Qualora il conducente in stato di ebbrezza provochi un incidente stradale, le sanzioni vengono raddoppiate, e, nel caso di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, è inoltre disposta la revoca della patente di guida.

Ai fini di una considerazione complessiva della materia da parte del codice della strada occorre considerare anche gli articoli 186-*bis* e 187.

L'art. 186-*bis* del codice della strada prevede infatti l'aumento di un terzo delle sanzioni di cui all'art. 186 per i conducenti inferiori di anni ventuno o comunque nel primo triennio dal conseguimento della patente B; per i conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o di cose; per i conducenti di specifiche tipologie di autoveicoli. Si prevede anche in questo caso che, nel caso di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, è inoltre disposta la revoca della patente di guida.

L'art. 187 del codice della strada prevede infine che chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene sono raddoppiate ed è sempre disposta la revoca della patente di guida.

In questo quadro, la disposizione in commento interviene, prevedendo, al comma 2, alcune modifiche all'articolo 222 del Codice della strada che contiene la disciplina delle sanzioni amministrative accessorie all'accertamento dei reati.

In particolare si prevede:

- **la soppressione del terzo periodo del comma 2 il quale attualmente prevede la sospensione della patente per quattro anni in caso di omicidio colposo**; per coordinamento al periodo successivo sono soppresse le parole che si riferiscono a tale periodo (e quindi all'ipotesi di omicidio colposo) ai fini dell'applicazione della revoca in presenza di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (tale fattispecie è infatti ricompresa dalla previsione in via generale della revoca in caso di omicidio colposo cfr. sotto)
- l'inserimento di un nuovo periodo che prevede che **“la revoca della patente è sempre disposta in caso di omicidio colposo”**.

Il comma 1 integra invece le disposizioni dell'articolo 219. Tale articolo, tra le altre cose, attualmente prevede che in caso di revoca della patente disposta per violazioni delle norme in materia di guida **sotto l'effetto di alcool o stupefacenti di cui ai già citati articoli 186, 186-*bis* e 187 (cfr. *supra*) non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di accertamento del reato.**

A tale previsione si aggiunge ora che in caso di revoca della patente per commissione del **reato di omicidio colposo di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale per violazione della disciplina sulla circolazione stradale (cfr. *supra*)**, **una nuova patente non potrà essere conseguita prima di cinque anni a decorrere dalla data di accertamento del reato.**

Inoltre quando la **revoca della patente è disposta per la commissione del reato di omicidio colposo di cui all'articolo 589 terzo comma del codice penale (vale a dire in presenza di un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o in presenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope cfr. *supra*)** la **nuova patente non potrà essere conseguita prima di quindici anni a decorrere dalla data di accertamento del reato.**

In proposito, si ricorda che il reato nell'ordinamento italiano si ritiene accertato al momento in cui la **relativa sentenza passa in giudicato**, dopo l'esperimento di tutti i gradi di giudizio.

Si ricorda inoltre che la durata del periodo di revoca della patente deve essere valutata anche al fine dell'esigenza di tutelare il **principio della libertà di movimento**, che è principio di rilevanza sia costituzionale (art. 16 Cost.) sia nell'ordinamento dell'Unione europea. In proposito si ricorda infatti che sull'ipotesi di una revoca perpetua della patente di guida, contenuta nel progetto di legge C. 4662, avevano espresso perplessità, nel corso delle loro audizioni ai fini dell'istruttoria legislativa, sia il Ministro dell'interno^[6] (in particolare per quel che riguarda la coerenza con il dettato

costituzionale) sia il Ministro dell'infrastrutture e dei trasporti^[7] (in particolare per quello che riguarda il rispetto dei principi dell'ordinamento dell'Unione europea).

Si rileva tuttavia, per quel che attiene la coerenza con l'art. 16 Cost., che la Corte costituzionale, con riferimento alle ipotesi della sospensione e del ritiro^[8] della patente di guida ha affermato, sia pure in una sentenza risalente (sentenza n. 6/62) che "poiché nessuna norma costituzionale assicura indistintamente a tutti i cittadini il diritto di guidare veicoli a motore, non viola la Costituzione la legge ordinaria che consente l'esercizio del diritto solo a chi abbia certi requisiti: dimodochè la patente, come e' concessa caso per caso, in applicazione di una norma di legge ordinaria, così può essere tolta, in virtù di un'altra norma di legge ordinaria, senza che ne soffra la libertà di circolazione costituzionalmente garantita". Inoltre, con riferimento all'ipotesi del fermo amministrativo per sei mesi del veicolo, in una più recente pronuncia la Corte ha ritenuto nella sua contestazione "manifestamente erroneo il riferimento all'art. 16 Cost., sotto il profilo della limitazione alla libertà di movimento, giacché la sanzione accessoria si limita a sottrarre la disponibilità, per un tempo limitato, di un bene patrimoniale" (ordinanza n. 282/2001)

Sulla trattazione della materia nell'ordinamento di alcuni Stati membri dell'Unione europea si rinvia alla nota dell'Ufficio legislazione straniera della Biblioteca della Camera allegata al presente dossier.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea *(a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)*

Specifici orientamenti in materia di patenti di guida sono contenuti nel citato piano di azione sulla sicurezza stradale, che prospetta l'adozione di misure nell'ambito di una strategia comune di educazione e formazione che la Commissione intende elaborare in cooperazione con gli Stati membri.

Tali misure potrebbero riguardare:

- la preparazione prima dell'esame di guida basata su esercitazioni pratiche. Tra le possibili opzioni, l'inserimento della guida accompagnata in vista del conseguimento della patente e l'introduzione di requisiti minimi armonizzati per accompagnatori ed istruttori;
- l'esame per il conseguimento della patente, oltre alla valutazione della conoscenza delle norme del codice della strada o della capacità di eseguire manovre, dovrà prendere in considerazione competenze di guida più estese, nonché valori e comportamenti legati alla sicurezza stradale (consapevolezza del rischio e guida difensiva o finalizzata alla riduzione dei consumi di carburante);
- la formazione continua successiva al conseguimento della patente per i conducenti non professionisti, soprattutto in considerazione dell'invecchiamento della popolazione europea.

Allegato

La revoca e l'annullamento della patente di guida in Francia, Germania,

Regno Unito e Spagna

(a cura del Servizio Biblioteca-Ufficio Legislazione straniera)

-
- [1] La nota è stata emanata per rispondere all'istanza della società importatrice per l'Italia del "Segway Personal Trasporter- PT" che chiedeva al ministero lo stato di avanzamento delle attività per la definizione delle norme comportamentali per l'utilizzo del mezzo, di importazione americana.
- [2] Il Segway è in dotazione ad alcune forze di Polizia.
- [3] Per massa limite si intende in generale, ai sensi dell'articolo 62 del Codice, la massa costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico
- [4] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida (Rifusione)
- [5] I soggetti di cui all'art. 186-bis, comma 1, sono:
- i conducenti di età inferiore a ventuno anni;
 - i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B;
 - i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone;
 - i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose;
 - i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t;
 - i conducenti di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t;
 - i conducenti di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto;
 - i conducenti di autoarticolati e di autosnodati.
- [6] Seduta della IX Commissione Trasporti della Camera 4 aprile 2012
- [7] Seduta della IX Commissione Trasporti della Camera 28 febbraio 2012
- [8] Con ritiro della patente si intende il ritiro del documento operato durante la circolazione dalle autorità di polizia stradale all'atto di accertamento di determinate violazioni.