

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

MADERLONI, SCOTTO

Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori

Presentata il 15 maggio 2006

Onorevoli Colleghi! - La presente proposta di legge è volta a risolvere due problemi particolarmente sentiti dagli automobilisti e dai proprietari dei veicoli a due ruote.

Il primo riguarda la decurtazione dei punti della patente a seguito di violazioni del limite di velocità accertate con il sistema *autovelox* senza che l'agente accertatore abbia provveduto all'identificazione del guidatore.

Il secondo riguarda la confisca dei ciclomotori o dei motoveicoli. Si tratta di una norma che si presta a diversi rilievi anche di carattere costituzionale.

Su entrambi gli argomenti nel corso della XIV legislatura le Camere hanno a lungo dibattuto e, il 16 novembre 2005, la Camera dei deputati ha approvato, con modificazioni, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 184 del 2005, poi trasmesso dal Senato. Tale intervento legislativo non è però andato a buon fine, in quanto il 20 novembre 2005 il decreto-legge è decaduto per decorrenza dei termini per la sua conversione in legge.

La presente proposta di legge si compone di due articoli.

L'articolo 1 modifica l'articolo 126-*bis* del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285). Com'è noto, a seguito dell'entrata in vigore del citato articolo 126-*bis*, introdotto dall'articolo 7 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e successivamente modificato dall'articolo 7, comma 3, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2003, si è determinato un forte incremento dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, avverso quei provvedimenti con i quali, giusta il disposto del comma 2 dell'articolo in commento, l'organo da cui dipende l'agente accertatore aveva provveduto a comunicare l'avvenuta decurtazione di

punteggio dalla patente del proprietario del veicolo, qualora non fosse stato identificato il conducente responsabile della violazione e il proprietario non ne avesse fornito all'organo di polizia i dati personali e della patente.

La situazione di tale contenzioso si è aggravata, anche con riferimento ai prevedibili sfavorevoli esiti processuali, a seguito della sentenza 12-24 gennaio 2005, n. 27, della Corte costituzionale, con la quale è stata accolta la questione di legittimità costituzionale sollevata da alcuni giudici di pace in relazione all'articolo 126-*bis*, comma 2, nella parte in cui disponeva l'«automatismo» sanzionatorio in capo al proprietario del veicolo.

Si è determinato pertanto un vuoto normativo nel sistema codicistico e al contempo la necessità di un urgente intervento del legislatore, al fine di risolvere le problematiche connesse con l'intervento della citata sentenza sul contenzioso ancora pendente.

Pertanto, con il testo proposto si modifica il quarto periodo del comma 2 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, nel senso di prevedere quale precetto generale che la comunicazione relativa alla decurtazione del punteggio dalla patente debba essere effettuata a carico del conducente. Qualora, poi, non sia possibile l'identificazione di quest'ultimo, è posto in capo al proprietario del veicolo l'obbligo di fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni, i dati personali e della patente; la violazione di tale obbligo, senza giustificato motivo, è sanzionata con il pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000.

Con il comma 2 dell'articolo 1 della presente proposta di legge si introduce una disciplina transitoria, finalizzata a sanare le decurtazioni di punteggio già operate in forza del dettato normativo del citato articolo 126-*bis*, comma 2, nella parte dichiarata poi incostituzionale.

Si prevede, pertanto, la riattribuzione del punteggio all'avente diritto attraverso un meccanismo d'ufficio ad opera dell'organo di polizia da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione, che si articola nella verifica e comunicazione in via telematica al Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Logicamente, e fatti salvi gli effetti degli esami di revisione già

sostenuti, sono dichiarati inefficaci i provvedimenti con i quali è stata disposta la revisione della patente di guida a seguito di perdita totale del punteggio derivata da decurtazioni «illegittime».

L'adottanda disciplina in materia, oltre a non comportare alcun onere aggiuntivo per lo Stato, procura, invece, un considerevole risparmio sia in termini di costi diretti (si pensi ad esempio alle spese di giudizio cui sarebbe inevitabilmente condannata l'amministrazione nei giudizi pendenti, stante la suddetta intervenuta declaratoria di illegittimità), sia in termini di impiego di risorse umane e strumentali, atteso che verranno ad essere dichiarati estinti per cessazione della materia del contendere a causa di sopravvenuta normativa tutti i ricorsi attualmente pendenti.

Nell'ambito del comma 2 dell'articolo 1 della presente proposta di legge, al fine di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e dei rispettivi erogatori, si prevede che siano registrati i dati relativi alla riattribuzione dei punti delle patenti, nonché di tutti i soggetti abilitati ad espletare i suddetti corsi, gli esiti dei provvedimenti di revisione della patente nell'ipotesi di perdita totale del punteggio e i dati dei relativi accertatori.

Si prevede, infine, che qualora il titolare della patente incorra per due volte nella perdita totale del punteggio, lo stesso debba frequentare un corso di cui al comma 4 dell'articolo 126-*bis* prima di accedere all'esame di revisione.

La disposizione in commento espressamente esclude oneri aggiuntivi a carico dello Stato atteso che le attività da essa disciplinate verrebbero ad essere espletate attraverso gli attuali canali telematici già

operanti presso il CED del Dipartimento per i trasporti terrestri.

L'articolo 2 modifica alcune disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori, in particolare gli articoli 97, 170, 171, 213 e 214.

Il principale intervento in questa materia è finalizzato a limitare le fattispecie sanzionate con la confisca del ciclomotore o motoveicolo alla sola ipotesi che i veicoli in parola siano stati utilizzati per commettere reati.

Invero, la previsione della confisca quale immediata sanzione amministrativa accessoria per violazione delle norme di cui all'articolo 169, commi 2 e 7, in materia di trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore, di cui all'articolo 170, in materia di trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore a due ruote, e di cui all'articolo 171, in materia

di uso dal casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote, appare sanzione di gravità non commisurata a quella delle violazioni per le quali è prescritta.

In particolare, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 169, si è ritenuto che il richiamo alle stesse fosse pleonastico, in quanto esse si pongono in rapporto di *genus* a *species* rispetto a quelle più specifiche dell'articolo 170, precipuamente dettate per i veicoli a motore a due ruote.

Quanto poi alle disposizioni di cui ai citati articoli 170 e 171, come detto, si è ritenuto che la previsione della sanzione amministrativa accessoria della confisca, sin dalla prima infrazione, implicasse profili di illegittimità costituzionale soprattutto con riferimento alla sproporzione tra la gravità della violazione commessa e la gravità della sanzione.

Numerose del resto sono state le questioni incidentali di legittimità costituzionale sollevate dai giudici di pace, in sede di ricorso avverso provvedimenti amministrativi adottati a norma del citato articolo 213, comma 2-*sexies*.

Altrettanto numerose le proteste pervenute da utenti di veicoli a due ruote, anche stranieri, avverso tale norma che è comunemente sentita come illegittimamente «espropriativa» della proprietà privata.

In particolare, con riferimento alle disposizioni di cui ai citati articoli 170 e 171, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto di condividere che la previsione della sanzione amministrativa accessoria della confisca implichi profili di illegittimità costituzionale con riferimento ai seguenti principi costituzionali:

diritto fondamentale alla proprietà privata come garantito dall'articolo 42 della Costituzione, sia in quanto il proprietario è chiamato a sostenere le spese di custodia, senza limite di tempo, di un bene rispetto al quale, con il sequestro prodromico alla confisca, ha perso la legittimazione attiva, sia in quanto si priva della titolarità del bene un soggetto (il proprietario) anche qualora estraneo alla condotta sanzionata;

principio di eguaglianza di tutti i cittadini dinanzi alla legge garantito dall'articolo 3 della Costituzione, in quanto il valore della confisca, a fronte delle medesime violazioni, finisce con l'avere contenuti economici diversi in ragione del diverso valore del bene confiscato;

principi di eguaglianza e di inviolabilità dei diritti fondamentali, come garantiti dagli articoli 2 e 3 della Costituzione, in quanto la violazione di norme di condotta per automobilisti e pedoni, egualmente preordinate alla finalità di salvaguardia della vita umana, non prevedono sanzioni accessorie pari o analoghe alla confisca in esame;

diritto alla difesa in ogni stato e grado del processo e diritto ad un giudice terzo ed imparziale ex articoli 24 e 111 della Costituzione, in quanto la disposizione in oggetto sottrae a qualsiasi giudice terzo la possibilità di comminare una sanzione amministrativa diversa dalla confisca, ponendo le parti processuali in condizione di non parità.

Pertanto, alla luce di tali considerazioni si è ritenuto di riformulare l'articolo 213,

comma 2-*sexies*, e al contempo di inasprire le sanzioni di cui ai più volte citati articoli 170 e 171: il fermo amministrativo del veicolo attualmente disposto rispettivamente dai commi 7 e 3 di tali articoli è stato portato da trenta a novanta giorni.

Tale sanzione amministrativa accessoria appare comunque idonea a disincentivare comportamenti non conformi alle prescrizioni del codice della strada, senza peraltro incorrere nei summenzionati profili di dubbia costituzionalità.

Inoltre, introducendo un nuovo periodo al comma 1-*ter* dell'articolo 214, è stato previsto, per le violazioni commesse due volte nel corso di un biennio degli articoli 169, commi 2 e 7, 170, comma 2, e 171, il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni.

Tra le altre modifiche proposte, merita di essere segnalata quella relativa all'articolo 97, comma 14, nella parte in cui prevede la confisca del ciclomotore in danno di colui che circoli con un ciclomotore non rispondente a una o più caratteristiche o prescrizioni indicate nell'articolo 52 o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dal medesimo articolo 52: in sostituzione della confisca, è stato introdotto il fermo amministrativo di novanta giorni.

Per completezza espositiva, si fa presente che resta confermata la sanzione amministrativa accessoria della confisca del ciclomotore per le ipotesi di violazione delle disposizioni di cui ai commi 5 e 7 dello stesso articolo 97 e che nell'ultimo periodo del comma 14 del medesimo articolo si è ritenuto opportuno indicare nel biennio il lasso temporale rilevante per la comminazione della sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo per l'ipotesi di recidiva delle violazioni delle prescrizioni dettate dai commi 6, 8 e 9.

Considerata l'attesa di tanti cittadini, l'esigenza di snellire le pratiche ed evitare crescenti contenziosi nonché la doverosa attuazione della sentenza della Corte costituzionale n. 27 del 2005, si auspica il rapido e positivo esame della presente proposta di legge.



PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Disposizioni in materia di patente a punti).

1. All'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo le parole: «entro trenta» sono sostituite dalle seguenti: «entro il termine perentorio di sessanta» e sono aggiunte, in fine, le parole: «; il decorso di tale termine senza che la notizia sia stata ancora data preclude la decurtazione del punteggio»;

2) il quarto periodo è sostituito dal seguente: «La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questi, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, deve fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione»;

3) il sesto periodo è sostituito dal seguente: «Il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, sia esso persona fisica o giuridica, che omette, senza giustificato e documentato motivo, di fornirli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000»;

b) al comma 4, primo periodo, le parole: «e purché il punteggio non sia esaurito» sono sostituite dalle seguenti: «, purché il punteggio non sia esaurito e,

nel caso la violazione non sia stata impugnata, non siano decorsi più di sei mesi dall'accertamento della stessa».

2. Qualora non sia stato identificato il conducente responsabile della violazione, il punteggio decurtato dalla patente di guida del proprietario del veicolo, ai sensi dell'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, nel testo previgente la data di entrata in vigore della presente legge, è riattribuito al titolare della patente medesima, previa verifica e comunicazione in via telematica al Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da parte dell'organo di polizia alle cui dipendenze opera l'agente accertatore. La riattribuzione è effettuata d'ufficio. Allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e l'efficacia dei rispettivi erogatori, nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, sono registrati i dati relativi alle altre riattribuzioni dei punti e delle patenti, comprendendovi anche le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo; per le medesime finalità sono altresì registrati gli accertamenti di cui al comma 6 del medesimo articolo 126-*bis* e i relativi accertatori. Nell'ipotesi di recidiva della perdita totale del punteggio, il titolare della patente, prima di sottoporsi alla revisione, deve frequentare un corso erogato da uno dei soggetti di cui al citato comma 4 del medesimo articolo 126-*bis*.

3. Fatti salvi gli effetti degli esami di revisione già sostenuti, perdono efficacia i provvedimenti di cui al comma 6 dell'articolo 126-*bis* del decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, adottati a seguito di perdita totale del punteggio, cui abbia contribuito la decurtazione dei punti da riattribuire ai sensi comma 2.

Art. 2.

(Disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori).

1. All'articolo 97, comma 14, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni: le parole: «dai commi 5, 6 e 7» sono sostituite dalle seguenti: «dai commi 5 e 7»; le parole «dai commi 5 e 6» sono sostituite dalle seguenti: «dal comma 5»; l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Alle violazioni previste dai commi 6, 8 e 9 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di novanta giorni, o, in caso di reiterazione delle violazioni nel corso di un biennio la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

2. All'articolo 169, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, il seguente periodo: «Se la violazione è commessa con motoveicoli, alla sanzione pecuniaria amministrativa consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

3. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Alle violazioni previste dai commi 1 e 2, oltre la sanzione pecuniaria amministrativa, consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

4. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti:

a) al comma 1-*bis*, dopo la lettera b) sono aggiunte le seguenti:

«*b-bis*) di ciclomotori con motore elettrico di potenza massima di 1 Kw con velocità massima di costruzione di 21 km/h;

«*b-ter*) di quadricicli con motore elettrico di potenza massima di 1,5 Kw con velocità massima di costruzione di 21 km/h»;

b) al comma 3, le parole: «trenta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «novanta giorni».

5. All'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: «depositare il veicolo» sono inserite le seguenti: «, nell'ambito della provincia in cui è avvenuto l'accertamento,»;

b) al comma 2-*bis*, il terzo periodo è soppresso;

c) il comma 2-*sexies* è sostituito dal seguente:

«2-*sexies*. È sempre disposta la confisca in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motociclo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che il reato sia stato commesso da un detentore maggiorenne sia che il reato sia stato commesso da un detentore minorenni. A cura dell'autorità di polizia il ciclomotore o il motociclo sottoposto a sequestro amministrativo deve essere rimosso e trasportato in un luogo di deposito individuato ai sensi dell'articolo 214-*bis*, ponendo a carico del proprietario le spese di trasporto e di custodia. Si applicano le disposizioni del comma 2-*quinqies*»;

d) al comma 7, dopo la parola: «annotazione» sono inserite le seguenti: «, senza oneri ed emolumenti,».

6. All'articolo 214, comma 1-*ter*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente periodo: «Quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170, comma 2, e 171, il fermo

amministrativo del veicolo è disposto per centottanta giorni».

7. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, i provvedimenti di sequestro o di confisca di ciclomotori o di motoveicoli già disposti, quali sanzioni amministrative accessorie, ai sensi degli articoli 97, comma 14, 169, commi 2 e 7, e 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel testo vigente prima della predetta data di entrata in vigore della presente legge, sono convertiti in provvedimenti di fermo amministrativo.