

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4949

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIBELLI, LUCIANO DUSSIN**

Delega al Governo per l'istituzione della patente professionale, per la ridefinizione della disciplina della patente a punti e per il rilascio della patente di guida a sedici anni

*Presentata il 29 aprile 2004*

ONOREVOLI COLLEGHI! — In materia di circolazione stradale sono stati adottati diversi decreti legislativi che contengono disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato « codice della strada », in attuazione della legge delega 22 marzo 2001, n. 85.

Tra le nuove disposizioni legislative introdotte negli ultimi due anni vi è l'articolo 126-*bis* che disciplina la cosiddetta « patente a punti » e che trova la sua *ratio* nell'esigenza di aumentare il livello di sicurezza della circolazione stradale.

L'istituzione della patente a punti ha avuto un effetto assai positivo come dimostrano i dati forniti dall'Aiscat, secondo la quale nel 2003 il numero complessivo degli incidenti stradali è diminuito del 12,7

per cento: quelli con esito mortale sono diminuiti del 12,9 per cento, il numero dei feriti è sceso dell'11,5 per cento e quello dei morti del 14,5 per cento. La diminuzione più consistente si registra proprio dal mese di luglio in poi ovvero dall'introduzione della patente a punti. Infatti, tra luglio 2003 e gennaio 2004, sulla rete stradale italiana si sono verificati 95.571 incidenti contro i 116.907 dello stesso periodo dell'anno precedente (-22,3 per cento). Quelli con esito mortale sono stati 2.029 (-18,5 per cento) e quelli con feriti 44.572 (-20,1 per cento).

Tuttavia, nonostante l'apprezzamento per la patente a punti che, dunque, costituisce un valido deterrente alla trasgressione delle norme del codice della strada, va detto che la stessa incide in modo determinante sulla vita professionale e

familiare degli utenti la cui attività professionale è strettamente collegata all'utilizzo, su strada, di veicoli. Pertanto si ritiene necessario ovviare a tale esigenza prevedendo l'assegnazione di un certificato di abilitazione professionale (CAP) a tutti gli utenti professionali della strada (conducenti di autobus in servizio pubblico di linea, autotrasportatori, taxisti, rappresentanti, eccetera, che, rispetto a qualsiasi altro utente, hanno più probabilità di violare le norme del codice della strada) che secondo la normativa vigente non sono tenuti a conseguire tale certificato per lo svolgimento della propria attività lavorativa. Il CAP è considerato alla stregua di una « patente professionale ». In tale modo l'eventuale decurtazione dei punti connessa alla violazione di norme del codice della strada, violazioni queste commesse nell'esercizio della propria attività professionale, inciderebbero sulla « patente professionale » e non sulla patente personale civile, come del resto già avviene per i titolari della patente di servizio (articolo 139 del codice della strada). Ovviamente, nel caso in cui il trasgressore perda tutti i punti, la perdita produrrebbe i suoi effetti anche in riferimento alla patente e pertanto, nel rispetto del principio di sicurezza, il titolare della patente e del certificato di abilitazione sarebbe sottoposto di nuovo all'esame di idoneità tecnica come previsto dall'articolo 126-*bis*, comma 6. Inoltre, in considerazione dell'attività lavorativa che i soggetti titolari del certificato di abilitazione svolgono è previsto per gli stessi l'obbligo di frequentare i corsi di aggiornamento, ai sensi del medesimo articolo 126-*bis*, comma 5, e dei relativi decreti ministeriali di attuazione, nel momento in cui abbiamo accumulato una perdita di 9 punti.

Per quanto concerne il comma 2 dell'articolo 126-*bis*, questo introduce una sorta di responsabilità oggettiva del proprietario del veicolo nel caso in cui non venga individuato l'effettivo trasgressore e qualora si tratti di persona fisica. In realtà

tale disposizione suscita forti perplessità poiché l'articolo 196 del codice della strada individua sì una responsabilità in solido con l'autore della violazione, ma in riferimento al pagamento della somma pecuniaria derivante dalla violazione amministrativa. Pertanto il menzionato articolo 196 non prevede una responsabilità in solido circa l'assoggettamento ad altra sanzione di carattere afflittivo, ma non pecuniario, come quella della detrazione dei punti dalla patente prevista dall'articolo 126-*bis*. È certo che ad oggi la disposizione del comma 2 dell'articolo 126-*bis* si presta a facili elusioni in quanto il proprietario del veicolo per non vedersi decurtare i punti sulla propria patente comunica all'organo di polizia dati personali e della patente relativi a conducenti fittizi o, nell'ipotesi più estrema, intesta il veicolo a persone non titolari di patente di guida (si può essere infatti proprietari di un veicolo senza avere la patente di guida). Pertanto la proposta di legge, nel rispetto del principio di equità, prevede che, qualora il responsabile della violazione sia un soggetto diverso dal proprietario del veicolo la cui identificazione non è possibile, anche se si tratta di persona fisica, al proprietario, che non comunica all'organo di polizia i dati personali e della patente del conducente, si applichi la sanzione amministrativa di cui all'articolo 180, comma 8.

Inoltre per rispondere alle esigenze di sicurezza, si prevede una sorta di « conduzione accompagnata » che consente ad un ragazzo di sedici anni di condurre un'autovettura a condizione che abbia il foglio rosa, abbia frequentato una scuola guida per apprendere le nozioni essenziali di un conducente e guidi con accanto un genitore che possieda la patente di guida da almeno dieci anni. Al compimento dei diciotto anni la patente di guida verrà rilasciata secondo le norme attualmente previste dal codice della strada. Si rammenta che già in altri Paesi, come ad esempio la Francia, è prevista tale possibilità.

## PROPOSTA 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 otto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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, di seguito denominato « codice della strada », in conformità ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

## ART. 2.

*(Principi e criteri direttivi).*

1. Il decreto legislativo di cui all'articolo 1 è adottato in base ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) previsione del rilascio di un certificato di abilitazione professionale (CAP), che svolge la funzione di patente professionale, a tutti i conducenti professionali ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale, fermo restando che la diversa attribuzione esplica i suoi effetti anche sulla patente posseduta dal trasgressore nel caso di perdita totale del punteggio;

b) previsione dell'obbligo di frequentare i corsi di aggiornamento, ai sensi delle disposizioni vigenti, nel caso in cui il titolare del certificato di abilitazione professionale abbia accumulato una perdita di almeno 9 punti;

c) attribuzione della funzione di patente professionale ai CAP;

d) individuazione delle categorie di veicoli per i quali è rilasciato il CAP;

e) revisione della disciplina relativa alla decurtazione dei punti dalla patente del proprietario del veicolo nel caso di mancata identificazione del conducente quale responsabile della violazione ai sensi dell'articolo 126-*bis*, comma 2, del codice della strada, prevedendo l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 180, comma 8, del medesimo codice della strada, e successive modificazioni, in conformità a quanto previsto nel caso si tratti di persona giuridica;

f) previsione della conduzione di autovetture da parte di soggetti che hanno compiuto i sedici anni di età e che sono in possesso dell'autorizzazione per l'esercitazione alla guida rilasciata su richiesta di un genitore. La conduzione deve avvenire con accanto un genitore in possesso della patente di guida da almeno dieci anni.

### ART. 3.

*(Parere parlamentare).*

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette lo schema del decreto legislativo di cui all'articolo 1 alle Camere, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari permanenti.

2. Ciascuna Commissione parlamentare permanente esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dalla data dell'assegnazione, indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

3. Il Governo, entro i quarantacinque giorni successivi al termine di cui al comma 2, esaminati i pareri ivi previsti, trasmette nuovamente alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, i testi per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari

permanenti, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dalla data dell'assegnazione.

ART. 4.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



\*14PDL0060120\*