
XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1512

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

META, TULLO, VELO, BONACCORSI, BRANDOLIN, BRUNO BOSSIO, CARDINALE, CARELLA, CASTRICONE, COPPOLA, CRIVELLARI, CULOTTA, FERRO, GANDOLFI, PIERDOMENICO MARTINO, MAURI, MOGNATO, MURA, PAGANI, PAOLUCCI, ROTTA

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero

Presentata l'8 agosto 2013

Onorevoli Colleghi! Il codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, di seguito «codice della strada», è stato più volte significativamente modificato dopo la sua approvazione, in particolare con l'introduzione della patente a punti e l'abolizione del bollo sulla patente e, allo scopo di contrastare il gravissimo numero di incidenti e di vittime, mediante un generale inasprimento delle sanzioni conseguenti alla violazione delle norme in esso previste. Rilevante è l'innovazione introdotta con la legge 29 luglio 2010, n. 120, che ha adattato la normativa nazionale all'evoluzione della realtà e alle indicazioni provenienti dall'Unione europea in materia di sicurezza stradale. Nella passata legislatura, il tema della sicurezza stradale è stato affrontato dalla IX Commissione permanente della

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA - 2013

Camera dei deputati con importanti provvedimenti, alcuni dei quali hanno completato il loro iter, come la citata legge n. 120 del 2010, mentre altri non sono giunti a conclusione. Anche nel corso della presente legislatura la Commissione ha avviato l'iter di alcuni provvedimenti, come l'atto Camera n. 997, il cui contenuto è stato trasfuso in un decreto-legge in corso di conversione. Il Governo, recentemente, ha annunciato la volontà di predisporre una profonda revisione del codice della strada mediante una legge delega: una procedura abbastanza complessa e che richiede i tempi conseguenti ai diversi passaggi cui il provvedimento di delega deve ottemperare. Sicuramente la Camera dei deputati collaborerà con la massima celerità alla definizione dei contenuti della legge delega, tuttavia ci sono alcuni interventi che, ad avviso dei proponenti, rivestono particolare urgenza per rimuovere situazioni di particolare gravità e di alta sensibilità nel Paese e sono oggetto di un'attenzione crescente anche dopo il gravissimo incidente verificatosi in Irpinia. La presente proposta di legge si articola in cinque articoli.

Il primo e il secondo riguardano l'assicurazione generale obbligatoria per la responsabilità civile (RC) auto.

Si prevede l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Ciò risulta necessario alla luce del fatto che la disposizione in esame disciplina una materia in parte già regolamentata dall'articolo 193, commi 4-ter, 4-quater e 4-quinquies, del codice della strada, relativa all'obbligo del titolo assicurativo per la RC per i veicoli a motore posti in circolazione sulla strada. La norma in esame non ha previsto l'abrogazione dei commi citati mantenendo in essere due procedure simili che si pongono in antitesi operativa, disciplinando la medesima procedura di accertamento – quella relativa al riscontro dell'esistenza ovvero alla falsificazione del titolo assicurativo – creando un'inevitabile confusione agli organi accertatori non solo sulla scelta della procedura da applicare, ma anche sulla scelta degli strumenti finalizzati all'accertamento da utilizzare.

Inoltre, mentre nel citato comma 3 dell'articolo 31 si evincono alcuni passaggi contraddittori, ovvero poco interpretabili, la procedura di cui all'articolo 193 del codice della strada, invece, appare formalmente e sostanzialmente più completa ed efficace, in particolar modo da un punto di vista operativo e applicativo. Poiché, però, alcuni aspetti del comma di cui si prevede l'abrogazione possono essere utili per ampliare le condizioni operative per meglio contrastare il fenomeno dell'evasione, si è proposto di riportarli all'interno del sistema generale delle procedure di accertamento e di contestazione delle violazioni in materia di circolazione, previste dal codice della strada, per rendere coerenti le varie norme e procedure e per semplificarne l'attuazione. Di fatto non è un'abrogazione totale quanto, piuttosto, un'armonizzazione di norme, certamente finalizzata – oltre che alle esposte esigenze di chiarezza dei precetti comportamentali e delle procedure sanzionatorie – anche a una semplificazione e a uno snellimento delle procedure in parola.

L'assicurazione per la RC auto è obbligatoria. Purtroppo, come per altre situazioni, si registra una diffusa illegalità tanto che la Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stimato in circa 3 milioni i veicoli circolanti privi di assicurazione per la RC auto. Il fenomeno produce non pochi effetti collaterali che gravano sui cittadini e sullo Stato. Molto spesso il conducente che guida un veicolo privo di assicurazione tende a fuggire in caso di incidente, proprio per non incorrere nelle sanzioni. Vi sono conseguenze per i cittadini vittime degli incidenti, anche se è previsto l'«ombrello protettivo» costituito proprio per le vittime di incidenti provocati da conducenti privi di assicurazione (Fondo di garanzia delle vittime della strada pari al 2,5 per cento del premio).

L'evasione assicurativa si traduce anche in evasione delle imposte che gravano sull'assicurazione per la RC auto: 12,5 per cento sui premi destinato alle province; 10,5 per cento sui premi per il Servizio sanitario nazionale (SSN); 2,5 per cento sui premi per il Fondo di garanzia delle vittime della strada; 3,5 per cento sui premi come addizionale dell'imposta massima a favore delle province (oltre il 70 per cento ha scelto l'aliquota

massima). In sostanza, su 100 euro di premio l'insieme delle imposte incide per 29 euro.

Calcolando (in via prudenziale) un premio assicurativo annuo di 600 euro non versato sui 3 milioni di veicoli che evadono l'assicurazione si avrebbero i seguenti risultati:

premi non pagati alle compagnie di assicurazione: 1,8 miliardi di euro;

imposte non riscosse: 225 milioni di euro;

contributo al SSN non riscosso: 189 milioni di euro;

Fondo di garanzia delle vittime della strada non riscosso: 45 milioni di euro;

addizionale dell'imposta provinciale non riscossa: 54 milioni di euro.

Un'evasione di imposte per 513 milioni di euro all'anno!

I primi due articoli tendono anche a semplificare le procedure di accertamento assimilandole a quelle vigenti per il bollo auto (tassa di circolazione).

In pratica, l'archivio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in grado di conoscere in tempi brevi i veicoli privi di assicurazione, ma non ha le risorse finanziarie per scrivere ai proprietari dei veicoli per segnalare la violazione. Se il Ministero dovesse scrivere a 3 milioni di cittadini dovrebbe spendere circa 2 milioni di euro per spese postali. Quindi, non potendo disporre di 2 milioni di euro, si evitano le procedure in grado di produrre 500 milioni di euro di entrate. Le disposizioni degli articoli 1 e 2 tendono a risolvere il problema.

L'articolo 3 interviene in materia di carrelli elevatori: l'articolo 114, comma 2, del codice della strada prevede che i carrelli, di cui all'articolo 58,

comma 2, lettera c), del medesimo codice, possono circolare su strada solo se immatricolati.

Infatti, avendo l'articolo 231 dello stesso codice, abrogato la legge 10 febbraio 1982, n. 38, sono venuti meno i presupposti normativi in base ai quali è stato adottato il decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 5 dell'8 gennaio 1990, che consentiva la breve e saltuaria circolazione su strada dei carrelli in argomento senza che, a tale fine, fosse richiesta la loro immatricolazione, bensì unicamente l'autorizzazione, valida un anno, rilasciata dall'ufficio della Motorizzazione civile competente per territorio, previo benestare dell'ente proprietario della strada.

La modifica proposta reintroduce tale possibilità per l'evidente ragione di sottrarre a gravosi adempimenti questo particolare tipo di veicolo che, seppure così definito, è, sostanzialmente, una macchina da lavoro che circola su strada in maniera del tutto episodica, per tratti di brevità assoluta e in ambiti predefiniti, così da non costituire un sostanziale pericolo o intralcio all'ordinaria circolazione stradale.

L'articolo 4 interviene a fronte del verificato aumento anomalo delle radiazioni per esportazione di veicoli rispetto alle rottamazioni. Il fenomeno, constatato dalla categoria dei demolitori e dalla filiera dell'auto, è rappresentato anche da proposte su internet per l'acquisto di veicoli incidentati da esportare, con la conseguente carenza di materiali di risulta della demolizione, nonché di pezzi di ricambio riciclabili (con danno anche economico per i demolitori stessi) e per i veicolisti italiani che sono costretti a ricorrere all'acquisto di parti di ricambio nuove e più costose.

Ciò significa che veicoli in condizioni tali da non poter più circolare e diventati rifiuto vengono invece gestiti come se fossero in buone condizioni e prendono la via di altri mercati, con rischi anche sulla sicurezza dei prodotti e della circolazione. Inoltre c'è il rischio concreto di vederli importare poi in Italia dopo ripristini difficilmente verificabili, senza dimenticare che veicoli mantenuti in vita solo sulla carta servono a donazioni e a impropri utilizzi dei documenti di circolazione, in violazione, peraltro, degli accordi di Schengen. Talvolta, infine, la radiazione per

esportazione serve a ripulire o a sottrarre il veicolo da gravami quali ipoteche o altro. L'articolo 4 prevede le condizioni e i controlli idonei a contrastare o, comunque, a individuare il fenomeno.

L'articolo 5 affronta il fenomeno della cosiddetta «esterovestizione» dei veicoli, una pratica usata da alcuni anni e in modo crescente tesa a eludere le disposizioni nazionali, in primis quelle tributarie (il recente superbollo in particolare), ma anche sanzionatorie, godendo di regimi più favorevoli anche sotto il profilo assicurativo. Il fenomeno, come detto, sta crescendo con l'uso di svariati metodi, che vanno dall'uso di prestanomi, al ricorso al comodato, all'uso reiterato di targhe provvisorie in assenza di strumenti di contrasto e di deterrenza diretti ed efficaci per contrastare il fenomeno.

Inoltre, come recentemente segnalato dall'ASSILEA, l'Associazione italiana delle imprese di leasing, è stata incrementata la locazione da parte di soggetti nazionali (sia in leasing che in noleggio) di veicoli targati all'estero a nome di società straniere prive di sede in Italia.

Molti stranieri – anche dell'Unione europea – residenti in Italia, infine, acquistano un veicolo in Italia e lo esportano nel proprio Paese, ove lo ritargano per poi reimmetterlo in uso nel territorio italiano.

L'articolo 5 interviene opportunamente al fine ultimo di circoscrivere la vicenda alle sole situazioni legittime e integra specialmente la materia sanzionatoria allo scopo di contrastare pratiche fittizie che producono l'evasione dei tributi e conseguenze negative sulla sicurezza.

Si precisa, infine, che l'obbligo di reimmatricolazione nazionale è compatibile e conforme al diritto e alla giurisprudenza europei.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica all'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27).

1. Il comma 3 dell'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e abrogato.

Art. 2.

(Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di notificazione delle violazioni).

1. All'articolo 201 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-bis, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«g-ter) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27»;

b) dopo il comma 1-quater è inserito il seguente:

«1-quinquies. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. La documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del

rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8».

Art. 3.

(Uso saltuario dei carrelli elevatori).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce con proprio decreto, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le prescrizioni tecniche per l'immissione in circolazione dei carrelli di cui all'articolo 58, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che, al di fuori dei casi di cui all'articolo 114, comma 2, dello stesso codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti con o senza carico.

2. Entro un mese dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1 del presente articolo, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie all'articolo 213 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

Art. 4.

(Modifiche all'articolo 103 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1993 n. 285, in materia di rottamazioni).

1. All'articolo 103 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, primo periodo, le parole da: «restituendo» fino a: «carta di circolazione» sono sostituite dalle seguenti: «restituendo le targhe, il certificato di proprietà e la carta di circolazione, oppure la relativa denuncia di smarrimento, furto o distruzione»;

b) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«2-bis. In mancanza della documentazione di cui al comma 1, la comunicazione di definitiva esportazione è possibile solo presentando una certificazione, legalizzata se prescritto e debitamente tradotta, dell'autorità straniera o del soggetto straniero competenti nel Paese dove il veicolo è stato reimmatricolato o demolito, che attesta tali circostanze e che contiene il numero di targa o di telaio del veicolo interessato. In alternativa, nel caso di reimmatricolazione, può essere presentata una fotocopia non autenticata della carta di circolazione estera debitamente tradotta ove non sia conforme al modello europeo di cui alla direttiva 1999/37/CEE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

2-ter. La definitiva esportazione non può essere registrata quando sul veicolo interessato sono iscritti vincoli o gravami in essere.

2-quater. La tassa automobilistica continua a essere dovuta in assenza della comunicazione di definitiva esportazione con le modalità di cui ai commi 1 e 2-bis. Resta salva la registrazione richiesta a seguito di sentenza o di procedura concorsuale.

2-quinquies. La reimmatricolazione in Italia di veicoli definitivamente esportati e non targati all'estero è consentita nel rispetto delle disposizioni vigenti per i veicoli provenienti da canali d'importazione non ufficiali e previa visita di controllo».

2. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie all'articolo 264 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, per disciplinare, ai fini di garanzia e di monitoraggio, la procedura di comunicazione di esportazione definitiva, prevista dall'articolo 103 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo modificato dal presente articolo,

anche con riferimento ai veicoli non iscritti al pubblico registro automobilistico (PRA).

Art. 5.

(Introduzione dell'articolo 132-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli immatricolati nell'Unione europea o nello Spazio economico europeo).

1. Dopo l'articolo 132 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 132-bis. – (Controlli e adempimenti relativi ai veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo). – 1. Fermo restando il disposto dell'articolo 132, chiunque, residente anagraficamente in Italia, vi circola alla guida di veicoli immatricolati, in via provvisoria o definitiva, in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo deve essere in grado di documentarne le regolari detenzione e circolazione, affinché esse non integrino l'elusione delle disposizioni amministrative e tributarie italiane, in particolare in caso di veicolo proveniente da una precedente immatricolazione in Italia.

2. Qualora manchi una documentazione idonea ai fini del comma 1, si applica al conducente la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335. Alla violazione consegue il ritiro della carta di circolazione del veicolo per trenta giorni. Dell'avvenuto ritiro viene data informazione allo Stato di emissione, e la carta di circolazione è restituita solo all'esito favorevole delle opportune verifiche, oppure decorso tale periodo senza che siano stati adottati ulteriori provvedimenti sanzionatori, cautelari o inibitori, compreso, ove possibile, l'obbligo di reimmatricolazione in Italia. Durante il periodo in cui la carta di circolazione è ritirata la circolazione è consentita attraverso un'apposita menzione da apporre sul verbale di contestazione.

3. Nel caso di veicoli di proprietà di imprese estere di leasing o di locazione senza conducente in disponibilità a persona fisica residente anagraficamente in Italia, o a persona giuridica, anche di diritto estero, con una sede legale o secondaria o di altro genere in Italia, per un periodo superiore a trenta giorni, circolanti nel territorio nazionale, è prescritta la reimmatricolazione con targa italiana, attraverso la domiciliazione di cui all'articolo 134, entro sessanta giorni dall'acquisizione in disponibilità. In mancanza si applica al conducente e all'utilizzatore, separatamente e in solido tra di loro, la sanzione di cui al comma 2 e la carta di circolazione è ritirata e inviata all'ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici competente per il luogo del ritiro per l'effettuazione dell'adempimento omesso. Anche in tale caso è data notizia del ritiro, nonché della reimmatricolazione, allo Stato di emissione della carta stessa.

4. Con il regolamento possono essere, ove necessario, stabilite disposizioni di dettaglio, nonché modalità di controllo identificativo dei veicoli con targa estera da reimmatricolare in Italia».