

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3239

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LETTIERI, CERVONE, PITZALIS, DE MITA, REALE GIUSEPPE, BELCI, DE LEONARDIS, COLASANTO, BRANDI, RUSSO VINCENZO MARIO, DI LEO, MARTINI MARIA ELETTA, SGARLATA MARCELLO, CAIAZZA, AZZARO

Presentata il 17 giugno 1966

Norme interpretative dell'articolo 108 del regio decreto
8 dicembre 1933, n. 1740

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, che disciplina la corresponsione a carico dei privati delle indennità spettanti agli ingegneri che procedono alle operazioni inerenti a determinati veicoli a motore o alla loro guida, necessita di norme interpretative, sia in relazione ai progressi tecnici verificatisi nel campo della motorizzazione, sia in relazione alla diversa disciplina data ai veicoli a motore ed alle patenti di guida da successive disposizioni legislative, e per ultimo dal codice della strada e relativo regolamento, approvati rispettivamente con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Difatti, di recente, non poche perplessità sono sorte sull'applicazione data nel tempo a detto articolo.

Il primo articolo di questa proposta chiarisce che s'intendono assoggettati agli accertamenti tecnici previsti dal citato articolo 108 i veicoli a motore ed i relativi dispositivi (di frenatura, di segnalazione visiva e di illuminazione, degli organi di traino, ecc.) dei quali il titolo V del vigente codice della strada fa una classifica completa, nonché i richiedenti

ed i titolari di patenti di guida dei veicoli stessi, secondo la disciplina prevista per la patente dal successivo titolo VI, disciplina notevolmente diversa da quella precedentemente in vigore.

Il secondo articolo chiarisce che il citato articolo 108 si intende applicabile per i complessi accertamenti tecnici previsti dal regolamento di esecuzione del vigente codice della strada per l'omologazione del tipo dei veicoli a motore e dei motori per ciclomotori (istituto nuovo disciplinato dall'articolo 53 di detto codice per cui, a seguito della omologazione del tipo, non si fa luogo, di norma, al collaudo dei singoli esemplari) per l'approvazione dei relativi dispositivi e per il collaudo di speciali veicoli che presentano una particolare pericolosità.

L'articolo stesso chiarisce che gli allievi di scuola guida si intendono assoggettati sia alla lettera B) che alla lettera A) del primo comma di detto articolo 108; devono cioè corrispondere la tassa di esame nella stessa misura fissata per gli altri richiedenti la patente di guida.

Infatti, presupposto dell'applicazione della tassa ridotta rispetto a quella normale, era che l'esame teorico fosse sostenuto davanti

ad una Commissione presieduta da un ingegnere dell'Ispettorato e composta del direttore o di un insegnante della scuola e di un rappresentante dell'Automobile club d'Italia, e che l'esame pratico di guida fosse sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato ed al direttore della scuola, come previsto ai commi quarto e quinto del precedente articolo 107 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Detto presupposto non si è mai realizzato in quanto le poche scuole riconosciute anteriormente all'entrata in vigore dell'attuale codice della strada, avvenuta il 1° luglio 1959, non si sono mai attrezzate in modo che gli esami potessero essere svolti in conformità delle citate disposizioni.

Il vigente codice della strada disciplina nell'articolo 85 il modo di effettuazione degli esami degli allievi di scuole non più come nel citato articolo 107, ma nello stesso modo degli esami dei conducenti non allievi di scuole, con la sola differenza che all'esame teorico ed a questo soltanto, assiste il direttore o un insegnante della scuola che però non fa parte della Commissione.

Pertanto essendo venuto meno, oltre che in fatto anche in linea di diritto, il presupposto dell'applicazione della tassa ridotta, questa ha continuato a non essere ritenuta applicabile.

Il terzo articolo chiarisce che il rimborso delle spese e le indennità previsti dal sesto comma dell'articolo 108, si intendono dovuti dai privati in una quota globale media uguale, indipendentemente dal grado dell'ingegnere che effettua l'operazione e dalla località in cui la medesima viene effettuata.

Infatti, nella prima parte di detto sesto comma è stabilito che nessuna indennità compete ai funzionari che procedono alle operazioni nelle località designate dall'Ispettorato generale della motorizzazione come sedi di operazioni, salvo, in caso di pernottamento, il rimborso delle spese di viaggio e una quota di indennità, mentre nella seconda parte è stabilito che per le operazioni da svolgersi in località diverse da quelle designate come sedi di operazioni competono in tutti i casi al funzionario le indennità di trasferta.

Sin dalla prima applicazione del codice della strada del 1933 tali disposizioni si sono verificate praticamente inattuabili.

Infatti la quota di indennità prevista nella prima parte del citato comma avrebbe dovuto essere stabilita con riferimento a diversi fat-

tori e cioè alle singole località, al diverso grado dei funzionari, al numero delle operazioni, variabili di volta in volta.

Stante l'estrema difficoltà di percepire una quota di indennità così concepita e dato lo scarso numero di operazioni che allora venivano effettuate in provincia, l'Amministrazione nel 1934 stabilì di sopprimere l'indennità stessa nelle grandi città capoluogo di provincia, pur avendole designate come località sedi di operazioni.

Non minori difficoltà presentava la percezione della indennità di trasferta prevista nella seconda parte del comma citato, giacché essa doveva essere ripartita fra gli utenti. Ciò avrebbe comportato tutto un sistema di minuziosa contabilità, oltre ad inevitabili rimostranze da parte del pubblico per il variare delle quote in relazione alla maggiore o minore affluenza di utenti nella stessa giornata.

Tra l'altro sarebbe stato necessario rimandare alla fine della seduta operativa la determinazione della quota che gli utenti erano tenuti a pagare, e ciò in contrasto con il primo comma dell'articolo 108, secondo il quale i richiedenti sono tenuti a versare in anticipo le somme dovute per le operazioni domandate.

Inoltre — come nel caso disciplinato nella prima parte del comma in questione — l'applicazione letterale della seconda parte del comma stesso avrebbe ugualmente determinato una disparità fra gli utenti, nei cui confronti uno stesso servizio sarebbe costato in misura notevolmente diversa per fatti del tutto accidentali, quali il numero delle operazioni, il grado dei funzionari incaricati delle stesse e le singole località.

Al fine di ovviare a tutti questi inconvenienti l'Amministrazione nello stesso anno 1934, stabilì che, in luogo della indennità di trasferta, fosse corrisposta agli ingegneri operatori una quota globale media di indennità uguale per tutti i casi, denominata comunemente « pro-rata », richiamandosi in tal modo alle disposizioni contenute nell'articolo 24 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, che per le operazioni riguardanti i motoscafi e le imbarcazioni a motore, operazioni analoghe a quelle previste dall'articolo 108 ed effettuate, oltre che dagli ufficiali delle Capitanerie di porto, dagli ingegneri dell'Ispettorato della motorizzazione civile, attribuiva all'Amministrazione stessa la facoltà di fissare una quota media di indennità uguale per ogni operazione.

Inoltre nell'immediato dopoguerra, stante la grandissima disorganizzazione che gli eventi bellici avevano creato nel sistema dei pubblici trasporti, si profilò come possibile e non raro l'evento del pernottamento dei funzionari incaricati delle operazioni nelle città capoluoghi di provincia; evento che prima non si verificava quasi mai, data l'efficienza e la frequenza dei pubblici mezzi di trasporto.

Di fronte a ciò l'Amministrazione, avvalendosi della facoltà attribuitale dall'articolo 108, di determinare le località sedi di operazioni, designò come tali soltanto le sedi degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione, applicando in conseguenza alle operazioni effettuate nelle città capoluogo di provincia e in tutte le altre località fuori delle sedi degli Ispettorati compartimentali una quota di indennità uguale per tutti i casi, e cioè la « pro-rata ».

Del resto il sistema della « pro-rata », così come era venuto a configurarsi nel corso del tempo, venne sanzionato nell'articolo 7 del decreto-legge del 31 luglio 1954, n. 533, concernente la disciplina dei diritti, compensi e proventi percepiti dal personale della Amministrazione dello Stato.

A seguito del vertiginoso moltiplicarsi delle operazioni determinato dall'enorme sviluppo della motorizzazione, che obbligava ed obbliga tuttora i funzionari a prestazioni estremamente gravose ed al di là di ogni limite concepibile di orario di lavoro, l'amministrazione non ha ritenuto possibile variare il sistema suddetto.

Inoltre la quota media di indennità venne applicata anche presso gli uffici periferici della città sede dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione, sia in considerazione che presso detti uffici può spettare l'indennità di trasferta qualora si verificano le condizioni previste dalla legge (legge 15 aprile 1961, n. 291), sia in considerazione della circostanza, che non sembra ammissibile, che il servizio prestato agli utenti, nelle città sedi degli Ispettorati compartimentali, debba costare meno dell'identico servizio prestato in tutte le altre località.

L'articolo quattro chiarisce che il rimborso delle spese inerenti alle operazioni domandate che i richiedenti sono tenuti ad effettuare, ai sensi del settimo comma del citato articolo 108, si intende dovuto quando vengono effettuati gli accertamenti tecnici e quando vengono rilasciati documenti neces-

sari per la circolazione dei veicoli a motore o per la guida di essi, forniti dall'Ispettorato della motorizzazione civile.

Difatti tali spese sussistono sia per l'espletamento degli accertamenti tecnici che per il rilascio dei documenti sopra specificati. Così, ad esempio, mentre secondo il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, tutti gli autoveicoli erano soggetti a collaudo singolo (accertamento tecnico) e quindi al pagamento da parte del privato della quota spese, dal 1° luglio 1959, data di entrata in vigore del nuovo codice della strada, il collaudo di norma, non viene più effettuato, essendo sostituito — come sopra accennato — dall'omologazione del tipo; ma occorre ugualmente rilasciare il documento di circolazione con una spesa per l'Amministrazione che il privato è tenuto a rimborsare. Analogamente, secondo il codice della strada del 1933, la patente di guida non era soggetta a conferma periodica della sua validità, come previsto dal vigente codice della strada. In conseguenza, allorché in occasione della conferma di validità sia necessaria la sostituzione della patente, l'operazione comporta una spesa che il richiedente deve rimborsare.

In proposito giova ricordare che, nell'immediato dopoguerra, vennero segnalate tutta una serie di falsificazioni poste in essere sugli stampati, in specie carte di circolazione e patenti di guida, stampati che allora venivano fabbricati dall'industria privata e venduti nel comune commercio. L'Amministrazione, allarmata da tale situazione, ed al fine di ovviarvi rendendo perlomeno assai più difficile le falsificazioni, decise di provvedere direttamente alla fabbricazione degli stampati occorrenti affidandone l'esecuzione, di volta in volta, mediante regolare gara, a singole imprese private, ed il costo dei medesimi venne compreso nella quota spese.

Viene altresì chiarito che detto rimborso è comprensivo, oltre che delle spese per i documenti, delle spese relative agli impianti, alle apparecchiature ed agli strumenti occorrenti per l'espletamento delle operazioni. Tali attrezzature sono necessarie, oltre che ai singoli Ispettorati, anche agli speciali uffici (reparti automobilistici sperimentali, centri motori, di fotometria e fonometria) che effettuano i complessi accertamenti tecnici relativi alla omologazione dei tipi di veicoli a motore ed alla approvazione dei relativi dispositivi.

Detto rimborso è comprensivo altresì delle spese occorrenti per la corresponsione di compensi al personale dell'Ispettorato, in relazione alle particolari prestazioni rese dal perso-

nale stesso. È da rilevare in proposito che detto personale nella sua totalità e, quindi, anche se non appartiene alla categoria degli ingegneri, in dipendenza della percezione dei diritti derivanti dalle operazioni automobilistiche, è escluso, ai sensi dell'articolo 10 della legge 21 aprile 1950, n. 130, e dell'articolo 7 della legge 8 novembre 1961, n. 1162, dalle indennità successivamente conglobate nello stipendio a norma del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, il cui articolo 20, peraltro, dispone il versamento al bilancio dello Stato per il personale dello Ispettorato dell'importo corrispondente agli emolumenti conglobati nello stipendio, prelevandolo dalla quota individuale mensile di riparto dei diritti derivanti dall'articolo 10.

Ciò sta a significare che per legge è già riconosciuto anche al personale dell'Ispettorato che non fa parte della categoria degli ingegneri il diritto a dei compensi, per le particolari prestazioni rese per la effettuazione delle operazioni automobilistiche.

L'articolo 5 chiarisce inoltre che, quando in dipendenza di modifiche da apportare alla patente di guida o per altri motivi, si renda necessaria la sostituzione della patente, il richiedente è tenuto al versamento della quota spese.

La sostituzione della patente di guida è necessaria, come già detto, quando occorre modificarla per questioni inerenti ai requisiti visivi, per cui non è più possibile consentire al titolare la guida dei veicoli ad uso pubblico, ovvero per questioni inerenti a minorazioni fisiche sopravvenute, o nel frattempo aggravatesi. Come è noto, le minorazioni fisiche rendono necessari adattamenti al veicolo da guidare o modifica degli adattamenti prescritti

in precedenza e già riportati sulla patente. Inoltre, superati i limiti di età stabiliti, non è più consentita la guida di determinati veicoli ed anche in tal senso occorre sostituire la patente.

Ogni dieci anni viene poi ad esaurirsi lo spazio per l'apposizione delle marche che comprovano il pagamento annuale della tassa di concessione governativa ed è, questo, un altro caso in cui la patente deve essere sostituita, dato che lo spazio all'uso destinato non può essere ampliato, perché il modello di patente deve essere conforme a quello stabilito nella Convenzione di Ginevra del 1949. Non è poi da trascurare la circostanza che la patente è munita di fotografia e che non può essere considerata idonea, ai fini del riconoscimento del titolare, una fotografia che rimonti a più di dieci anni.

Per le suesposte considerazioni, la conferma della validità della patente deve essere effettuata dalla Prefettura, tramite l'Ispettorato della Motorizzazione, e, se occorre, questo Ufficio deve rilasciare un documento sostitutivo con validità limitata nel tempo, al fine di porre l'utente nella possibilità di guidare nelle more dell'espletamento della pratica di conferma.

L'articolo 6 dispone infine che la disciplina delle indennità e dei compensi di cui trattasi sarà stabilita, in via definitiva, in sede di riassetto generale delle funzioni e del trattamento del personale dello Stato.

Confidiamo, onorevoli colleghi, che il Parlamento voglia onorare di sua approvazione il provvedimento, integrandolo e perfezionandolo, se necessario, per concorrere alla normalizzazione di un fondamentale e benemerito settore della vita del Paese.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I veicoli a motore e relativi dispositivi di cui al titolo V del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed i richiedenti e i titolari di patenti di guida dei veicoli anzidetti di cui al titolo VI del predetto decreto del Presidente della Repubblica si intendono assoggettati agli accertamenti tecnici previsti dal primo comma dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Gli esami degli allievi di scuole di cui alla lettera *b*) del primo comma del citato articolo 108, si intendono assoggettati anche alla disposizione di cui alla lettera *a*) del comma stesso.

ART. 2.

Le disposizioni di cui alle lettere *a*), *c*) e *d*) del primo comma dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, si intendono applicabili, per ognuno degli accertamenti tecnici prescritti dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, relativamente all'omologazione del tipo di veicoli a motore e di motori per ciclomotori, all'approvazione dei dispositivi per veicoli a motore, alla visita e prova di veicoli costruiti in unico esemplare, alla visita e prova di veicoli muniti di cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose e di veicoli adibiti al trasporto di merci radioattive nonché alla revisione dei veicoli medesimi.

ART. 3.

Il rimborso delle spese e le indennità previsti dal sesto comma del citato articolo 108, si intendono dovuti dai privati in una quota globale media fissa, per ogni operazione domandata, qualunque sia il grado del funzionario ed in qualsiasi località venga effettuata l'operazione.

ART. 4.

Il rimborso previsto dal settimo comma del citato articolo 108 si intende dovuto quando vengono effettuati gli accertamenti tecnici di cui agli articoli primo e secondo della presente legge, e quando vengono rilasciati documenti necessari per la circolazione dei veicoli a motore o per la guida di essi, e che

sono forniti direttamente a cura dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Detto rimborso è comprensivo anche delle spese occorrenti per la corresponsione di compensi al personale di detto Ispettorato, in relazione alle particolari prestazioni rese. Rimane confermato il disposto dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, per quanto concerne il versamento al bilancio dello Stato dell'importo corrispondente agli emolumenti conglobati nello stipendio.

ART. 5.

In dipendenza di eventuali modifiche da apportare alla patente di guida e ove si renda necessaria la sostituzione di essa, sono da applicarsi le norme contenute nel precedente articolo.

Alla conferma di validità della patente, prevista dall'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, provvede la Prefettura tramite l'Ispettorato della motorizzazione civile che accerta se e quali modifiche occorra apportare alla patente e, ove necessario, rilascia al titolare di essa un documento sostitutivo della validità massima di sessanta giorni.

ART. 6.

La disciplina delle indennità e dei compensi previsti dall'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e dalla presente legge, sarà determinata in via definitiva, al momento del riassetto delle funzioni e del trattamento economico del personale statale.